aero JOURNAL HORS-SERIE
Janvier - Février 2024
HS N° 47

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

LA JG 77 « HERZ AS »

L'ESCADRE AUX 4 500 VICTOIRES

un magazine des éditions caractère

caraktère presse & éditions

JANVIER FÉVRIER 2024

EN KIOSQUE

Aérojournal n° 97

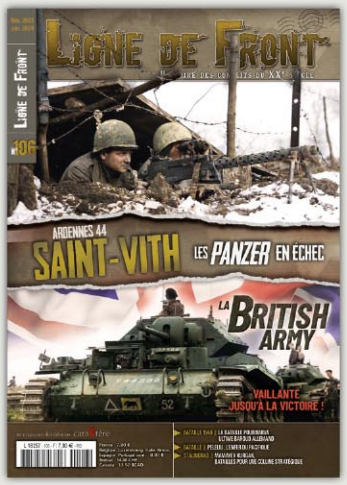
RUDEL À BAUTZEN
La dernière victoire des *Stuka*

Batailles & Blindés n° 117

MOSELLE
Patton mis en échec

Ligne de Front n° 106

ARDENNES 44 - SAINT-VITH
Les *Panzer* en échec

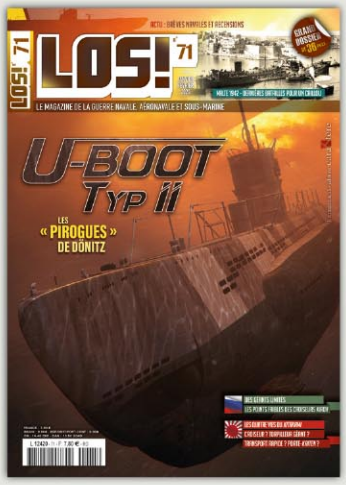


Trucks & Tanks n° 100

LE CHAR, MORT IMMINENTE ?

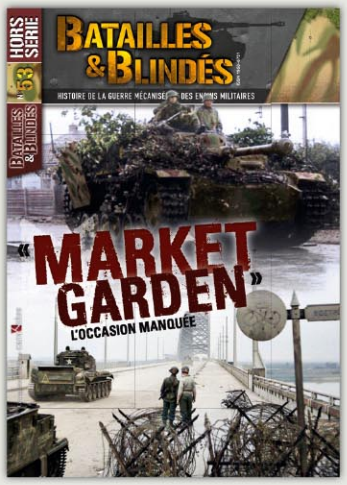
LOS! n° 71

U-BOOT TYP II
Les « pirogues » de Dönitz



B&B Hors-Série n° 53

« MARKET GARDEN »
L'occasion manquée



LDF Hors-Série n° 50

L'ENFER DE LA GUERRE URBAINE

Trucks & Tanks n° 45

LES PANZER ET STURMGESCHÜTZ III

LOS! Hors-Série n° 35

LE GROUPE AÉRONAVAL
la force de frappe de la Marine Nationale

Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

HORS-SERIE n°47

LA JG 77 « HERZ AS »

L'ESCADRE AUX 4 500 VICTOIRES

Par Pierre-André Brouez
Profils couleur Jean-Marie Guillou

1 NAISSANCE D'UNE ESCADRE AVANT-GUERRE — PAGE 04

2 VICTOIRE À L'OUEST — PAGE 08

3 DU REVERS DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE AU RENOUVEAU DU SUCCÈS EN URSS — PAGE 30

4 LA PÉRIODE MÉDITERRANÉENNE — PAGE 56

5 LA DERNIÈRE ANNÉE DE GUERRE — PAGE 90

Illustration de couverture : Le 25 août 1943, le *Kommodore* de la JG 77, le *Major* Johannes « Macky » Steinhoff, a décollé de l'aérodrome italien de Foggia, en compagnie de l'*Oberleutnant* Theo Lindemann comme ailier, afin de tester de nouveaux Messerschmitt Bf 109 G-6 tout juste livrés à l'escadre. Ils ont à peine parcouru quelques kilomètres qu'ils tombent sur une nuée de plus de cent Lockheed P-38 Lightning des 1st, 14th et 82nd FG venus d'Afrique du Nord pour mitrailler les terrains d'aviation de la région. Au cours du combat qui s'ensuit, Steinhoff revendique quatre de ces P-38 (ses 157e à 159e victoires, une ne sera pas accordée) et Lindemann un cinquième. L'un des pilotes américains, sautant en parachute, atterrit sur la base aérienne de Foggia et le *Kommodore* l'invitera dans la soirée à dîner et partager une bouteille de vin local sous sa tente.
(© Piotr Forkasiewicz)

aero JOURNAL HORS-SERIE

Aérojournal Hors-Série n°47
Janvier / Février 2024

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt †
Conseillers à la rédaction J-C.Mermet †

Conception graphique N. Bélivier

Service commercial B. Watellier

Service des ventes et réassort :
Pagure Presse : 01 44 69 82 82

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Europe par : Printall

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Un Messerschmitt Bf 109 du I./JG 136 photographié en vol sur la Frise en été 1938.
(Sauf mention contraire, toutes photos Coll. auteur)

1

NAISSANCE D'UNE ESCADRE AVANT-GUERRE

La mise sur pied, avant 1939, de toute unité aérienne de la très récente Luftwaffe fut un sempiternel casse-tête pour ses responsables. La 77e escadre de chasse qui, initialement, ne rassemblait que deux *Gruppen* aux origines fort disparates, ne fit pas exception à la règle.

LE I./JG 77

En juillet 1938, la JG 132 basée à Werneuchen se vit adjoindre un quatrième *Gruppe*, le IV.(I)/JG 132, issu de la *Jagdfliegerschule* 1 (école de chasse n° 1, en abrégé JFS 1) de Werneuchen ainsi que d'un apport du reste de la 132e escadre. Le « (I) » (*leicht* ou léger), désignait une unité de chasseurs monomoteurs. Son

▶ Le IV./JG 132 ne fut que peu de temps équipé de biplans de chasse Heinkel He 51.

premier et météorique *Gruppenkommandeur* fut l'*Oberstleutnant* (*Obstlt.*) Theo Osterkamp, un as réputé de la Grande Guerre, qui fut néanmoins succédé le même mois par le *Hauptmann* (*Hptm.*) Johannes « Janki » Janke. Ce dernier avait connu une rapide carrière. Engagé dans la Heer en 1934, il était très vite passé à la Luftwaffe et menait dès 1937 la 1./JG 234. Ses *Staffelkapitäne* étaient les *Hptm.* Fritz Ultsch (10./JG 132), *Oberleutnant* (*Oblt.*) Erwin Neuerburg (11./JG 132) et *Oblt.* Hannes Trautloft (12./JG 132). Trautloft revenait d'Espagne où il avait combattu dans la chasse de la *Legion Condor* et avait été crédité de cinq victoires.

▲ Karlsbad avant la guerre. La JG 132 ayant reçu le nom honorifique de « Richthofen », tous ses appareils arboraient un insigne avec l'initiale R. Il disparut lors de la redénomination de l'unité.

▶ Joli alignement de Bf 109 B de la JG 132 en visite de courtoisie pour la cérémonie d'ouverture de l'aéroport hongrois de Budapest-Budaörs en 1937. (Fortepan)

◀ Passage en revue des appareils en marge de manœuvres du I./JG 77 à Vörder. Les Bf 109 sont sommairement camouflés.

◣ Ravitaillement d'un Bf 109 du I./JG 77 avec le nouvel insigne « à la vieille bottine » sur le capot moteur, vers 1939.

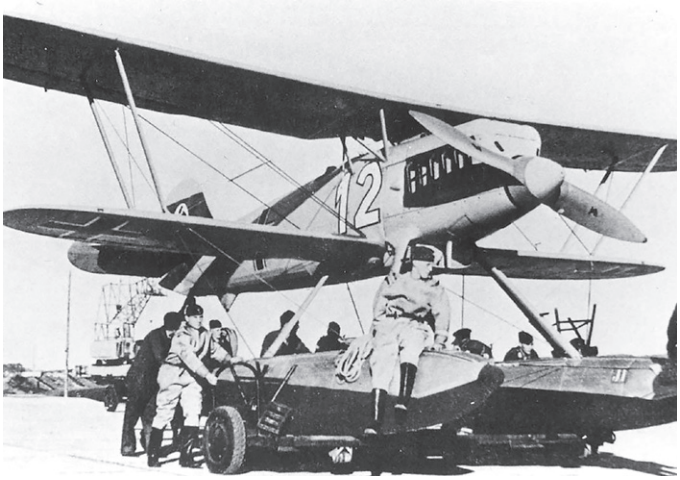
En septembre, le IV./JG 132 – qui avait remplacé ses biplans Heinkel He 51 par des Messerschmitt Bf 109 B puis D – gagna Oschatz. Selon un mécanicien, le *Feldwebel* (*Fw.*) Helmut Bartel, l'unité connut quelques problèmes avec ses premiers « 109 » : « Il y eut des interrogations quant à la puissance des ailes lorsqu'un des pilotes en perdit une en plein vol. Il connut également des difficultés pour évacuer sa machine et, bien qu'il pût sauter en parachute, il fut blessé au visage et souffrit de diverses contusions. Nous examinâmes les autres machines pour découvrir que les ailes ne pouvaient supporter la vitesse pourtant bien précisée dans le manuel. Tous les appareils furent alors cloués au sol pendant quelques semaines. Peu après, l'usine envoya des renforts en métal qui furent soudés à l'emplanture des ailes. Cela mit fin au problème mais, par la suite, on eut coutume d'appeler le Bf 109 : l'avion à l'aile faible ». À la suite des accords de Munich, le IV./JG 132 déménagea à Karlsbad (Sudètes) puis à Mährisch-Trübau. En novembre 1938, le *Gruppe* devint autonome sous la désignation de I./JG 331. Le 3 février 1939, appelé à Breslau-Schöngarten (et un temps à Olmütz), il fut soumis à la *Luftflotte* 4 et rebaptisé I./JG 77 tout en recevant le plus récent (et plus solide) modèle de Bf 109, l'« Emil ». Fin août, le I./JG 77 rassemblait une vingtaine d'appareils de ce type. À cette époque, le *Kommandeur* Janke fit adopter l'insigne du *Gruppe* : une vieille bottine.

LE II./JG 77

Paradoxalement, le II./JG 77 était plus ancien que le I. *Gruppe*. En 1934, la Kriegsmarine avait formé une *Staffel* à Kiel pour protéger la région de la baie Allemande (Deutsche Bucht), la 1./JG 136. Cette unité aéronavale fut dédoublée puis l'unité devint *Gruppe* avec une troisième et même une quatrième escadrille. Le *Gruppe*, basé surtout à Jever, fut repris par la Luftwaffe. Son *Kommandeur* était le *Major* Carl Schumacher, ex-artilleur de la Grande Guerre passé à la marine puis, en 1934, à la Luftwaffe. En 1938, le *Gruppe* abandonna ses He 51 (certains équipés de flotteurs) pour voler sur Bf 109 B. Quittant Jever pour Fürth et Weiden, l'unité amputée désormais de sa 4. *Staffel* fut rebaptisée II./JG 333. Comme le futur I./JG 77, le II./JG 333 fut basé un temps dans les Sudètes, étant en 1939 à Pilsen. En mai de cette année-là, le II./JG 333 fut rebaptisé II./JG 77 tout en percevant des Bf 109 E. Fin août 1939, l'état-major de la Luftwaffe renvoya le *Gruppe* à Nordholz dans la baie d'Allemagne, un secteur bien connu par de nombreux pilotes. Ses *Staka* étaient à l'époque les *Oblt.* Helmut Henz (4./JG 77), *Hptm.* Alfred von Loijeswski (5./JG 77) et *Hptm.* Franz-Heinz Lange (6./JG 77). Les deux premiers étaient des vétérans de la *Legion Condor*. ✦

MESSERSCHMITT BF 109 E-1

Avion du *Hauptmann* Johannes Janke
Kommandeur I./JG 77
Juliusburg, Allemagne, août 1939



▲ Ci-dessus : Un He 51 avec flotteurs du I./JG 136 (unité d'aéronavale) en 1936.

◤◤ En haut, à gauche : Le *Kommandeur* du II./JG 77, le *Major* Carl Schumacher, immortalisé dans son Bf 109.

▼ Ci-dessous : L'*Oblt.* Helmut Henz, *Staka* de la 4./JG 77, probablement à son retour d'Espagne.

▲ Ci-dessus :
Collision à Eger entre deux « Bertha » du II./JG 333 durant l'hiver 1938-1939.

▲▲ Au milieu :
Le *Lt.* Heinz Deuschle du II./JG 333 probablement à Pilsen.

▶ Ci-contre :
Un Bf 109 du récent II./JG 77 peu avant-guerre.

Les Messerschmitt Bf 109 de la 2./JG 77 au cours de la campagne de Pologne.

2

VICTOIRE À L'OUEST

LE I./JG 77 EN POLOGNE (SEPTEMBRE 1939)

Le 1er septembre 1939, la Wehrmacht pénétrait en Pologne. Le 26 août, le I./JG 77 avait gagné Juliusburg pour être soumis à la *Luftflotte* 4 mais le *Gruppe* ne vola guère les deux premiers jours de la campagne, demeurant en défensive par crainte d'attaques de l'aviation adverse. Le contrôle du ciel polonais ayant été rapidement obtenu, le 3 septembre, le *Lt.* Karl-Gottfried Nordmann (2./JG 77) abattit un PZL P.23 près de Chalupy, la première de ses 78 victoires et la première de la JG 77. Son ailier, le *Lt.* Helmut Lohoff, se souvenait de cet épisode : « Je volais à l'époque dans la seconde escadrille menée par le *Hptm.* Hannes Trautloft. Tard dans l'après-midi du 3 septembre 1939, j'effectuais une mission en *Rotte* avec le *Lt.* Karlfried Nordmann. Dans le secteur Wrelun-Prsosna, nous avons repéré un PZL-23. Nordmann attaqua directement en venant de fort haut. Mais, ce faisant, la vitesse de son appareil l'empêcha de bien viser l'avion ennemi qui entama des manœuvres évasives. J'allais à mon tour me lancer à l'attaque quand je l'entendis crier par radio : « *Helmut ! Tu me le laisses !* ». Nordmann effectua alors un second passage à vitesse plus réduite et, dès sa première rafale, le PZL tomba en flammes ».

Ne rencontrant plus guère d'opposition dans le ciel, la Luftwaffe dut surtout affronter la DCA polonaise. Le 4, à la suite d'un ennui moteur, le *Lt.* Gerhard Ködderitsch se posa en catastrophe près de la frontière germano-polonaise (Bf 109 détruit à 60%, pilote indemne). Le 5 septembre, le *Hptm.* Trautloft, menant un *Schwarm* de surveillance sur la Warthe, surprit à son tour un PZL P.23 et l'abattit de même en flammes. Le *Gruppe* allait régulièrement prendre part à des mitraillages au sol, tant de colonnes adverses que de positions de DCA ou des aérodromes. Le 6 septembre, après une escorte de Dornier Do 17 de la KG 76 engagés sur des voies ferrées, une troisième victoire fut remportée par le *Lt.* Friedrich Hauck (2./JG 77). Suivant leurs troupes,

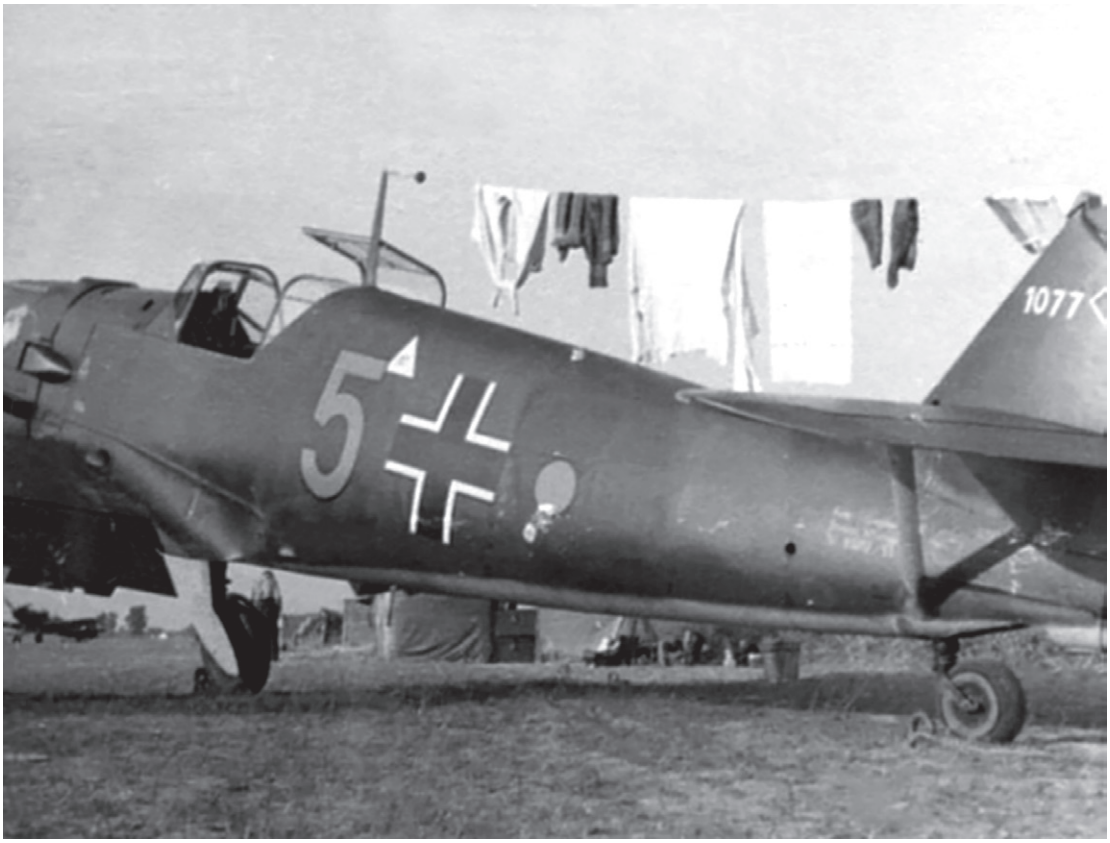
◀ Le *Staka* Hannes Trautloft s'adresse aux hommes de sa 2. *Staffel*.

▼ Retour d'un vol de guerre sur la Pologne du *Lt.* Georg Seelman (2./JG 77). Il allait survivre au conflit, porteur de la *Ritterkreuz*.

les hommes du I./JG 77 gagnèrent Cracovie le 9. Le 11, les pilotes assurèrent une mission particulière : l'escorte du Ju 52/3m d'Adolf Hitler venant pour la quatrième fois visiter le front polonais (secteur de Tomaszow). L'après-midi, lors d'un mitraillage de troupes polonaises dans des bois près de Sandormiercz, des projectiles de DCA de 13 mm endommagèrent toutes les machines et le *Lt.* Hans-Karl Keitel (*Adjutant* de la 1./JG 77) fut contraint de se crasher dans un champ de pommes de terre (appareil détruit).

Le 13, nouveau mouvement, cette fois pour Krosno. Le 14, la 2./JG 77 revenant d'une chasse libre rencontra sept « P-43 ». Le *Schwarm* de Trautloft ne put effectuer que quatre passages, deux appareils polonais étant vus se poser près de Tarnograd. Ils ne furent cependant pas confirmés. Le 17 au matin, les troupes soviétiques entrèrent à leur tour en Pologne, prenant les derniers défenseurs à revers.

◀ Un *Waffenwart* (armurier) cajole la mascotte de l'unité. À l'arrière-plan, un Bf 109 ainsi que les tentes dressées sur ce fruste terrain de campagne polonais.



▶ Photo symbolique d'une campagne de Pologne qui fut relativement tranquille pour le I./JG 77 : du linge est mis à sécher sur le câble radio d'un Bf 109. Il se serait agi de l'appareil du *Lt.* Wolfgang Gadow (3./JG 77) tué peu de temps après dans le *Reich*.

▶ Le Bf 109 du *Lt.* Hans-Karl Keitel (adjudant de la 1./JG 77) détruit le 11 septembre.

Ce jour-là, le I./JG 77 effectua sa dernière mission de la campagne : une nouvelle escorte près d'Oppeln du Junkers du *Führer*. Le 19, le mot de code « West » parvint au QG du *Gruppe* et tous se préparèrent à faire mouvement vers Schöngarten. Le 21, après quelques jours d'inactivité, les chasseurs décollèrent pour regagner Breslau où ils furent soumis au *Luftflottekommando* 3. De retour dans le *Reich*, des avis de mutations parvinrent. Le 22 septembre, le *Hptm.* Trautloft, parti prendre la tête du I./JG 20, fut succédé par l'*Oblt.* Ekkehard Priebe, un autre vétéran d'Espagne.

LE I./JG 77 DANS LA « DRÔLE DE GUERRE » (OCTOBRE 1939-AVRIL 1940)

Dès le 26 septembre, après une courte période de repos et de réorganisation, le I./JG 77 quitta Breslau-Schöngarten pour Ödheim. Le 28 septembre, lors de ce transfert, le *Lt.* Wolfgang Gadow (3./JG 77) traversa un barrage de ballons près de Merseburg et son appareil s'écrasa avec son pilote, qui devint la première perte humaine du *Gruppe*. Le I./JG 77 fut alors soumis à la JG 53 pour assurer la défense de la frontière franco-allemande le long du *Westwall* (la ligne « Siegfried » des Alliés). Du fait de la passivité de l'adversaire, les quelques patrouilles aériennes frontalières se déroulèrent sans histoire. Le 11 octobre 1939, le *Staka* Priebe put cependant ouvrir son palmarès aux dépens d'un appareil français, un Les Mureaux du GAO 553. Début octobre, un *Stab*/JG 77 vit le jour et s'établit à Ostheim. La mise sur pied tardive de cet état-major surprend, puisque l'escadre se composait déjà de deux *Gruppen* au surplus très dispersés. Le *Kommodore* nommé à sa tête était un ancien pilote de la Grande Guerre, l'*Oberst* Roediger von Manteuffel. Longtemps représentant d'usines aéronautiques américaines, il avait repris du service dans la Luftwaffe. Le *Stab*/JG 77 dut se contenter de coordonner les actions du seul I./JG 77 ainsi que de plusieurs petites unités du secteur.

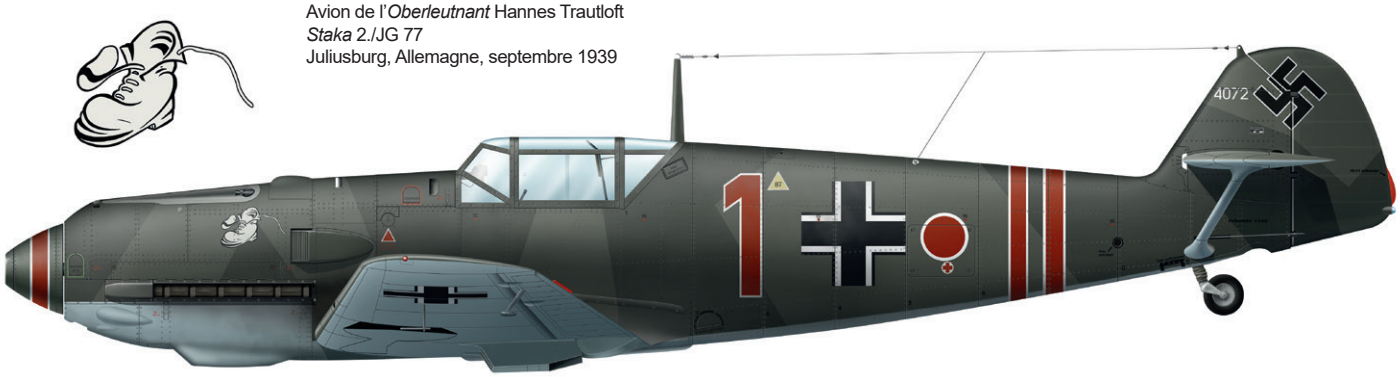
Le reste de l'année, les trente pilotes du I./JG 77 changèrent plusieurs fois d'aérodromes : Rhein/Main, Gütersloh, Odendorf... L'année 1939 se clôtura tragiquement pour le I./JG 77, avec la perte de deux de ses pilotes en une seule journée. Le 29 décembre, le *Leutnant* Volkmar Kisker s'écrasa dans le massif de l'Eifel, tandis que le *Fw.* Willi Schulz, vétéran d'Espagne, fut victime d'un arrêt cardiaque lors d'une... partie de cartes. Malgré l'hiver rigoureux, les patrouilles se poursuivirent en 1940. Le 3 janvier, un Bristol Blenheim du No 18 Sqn fut intercepté au-dessus d'Emmerich par trois chasseurs du I./JG 77. Son pilote piqua vers la Belgique neutre mais le *Fw.* Gotthardt Goltszche put l'abattre à Raeren (Eynatten) près de la frontière germano-belge.

Messerschmitt Bf 109 E-3

Stab II./JG 77
Nordholz, Allemagne, septembre 1939

Messerschmitt Bf 109 E-1

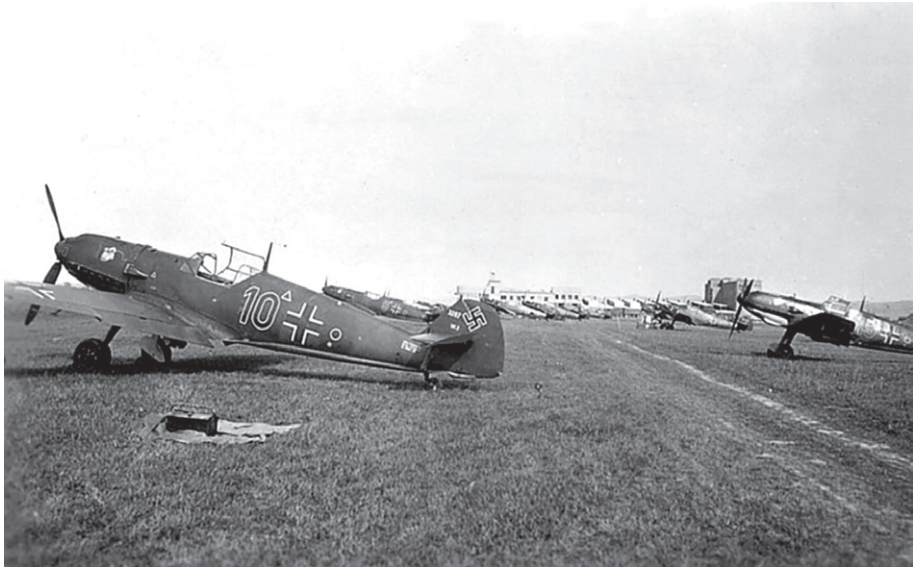
Avion de l'*Oberleutnant* Hannes Trautloft
Staka 2./JG 77
Juliusburg, Allemagne, septembre 1939

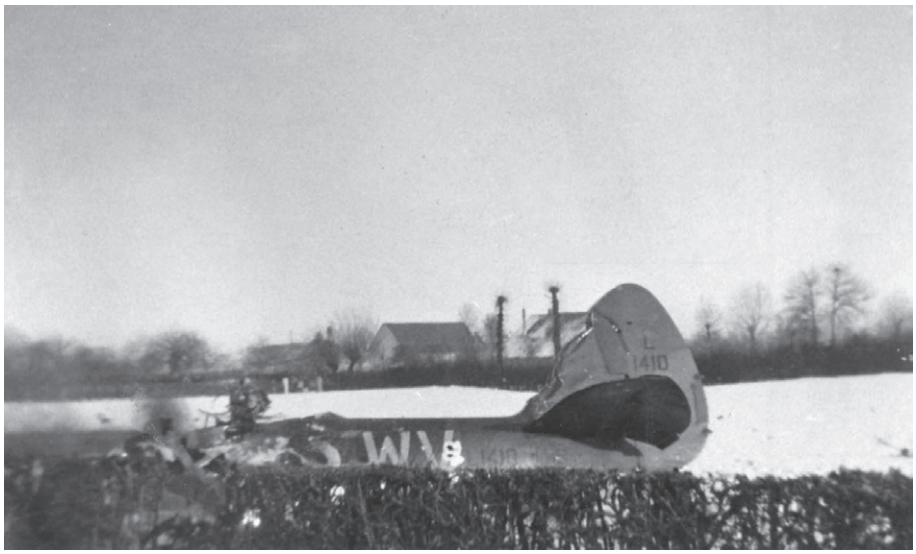


Revenu prématurément de Pologne, le I./JG 77 prit quelque repos à Ödheim.

▲ Le *Staka* Priebe (2./JG 77), ancien de la *Legion Condor*, et son *Spiess* (le sous-officier chargé de la discipline) à Odendorf. Priebe remporta sa première victoire sur un Les Mureaux.

▼ Le I./JG 77 fut chargé de protéger la frontière franco-allemande. Au premier plan, le Bf 109 E-1 « 10 rouge » de la 2. *Staffel* photographié le 21 septembre 1939.





▲ Le bimoteur Bristol Blenheim du No 18 Sqn abattu par le I./JG 77 à Raeren le 3 janvier 1940.

Si cette victoire lui fut attribuée, le *Fw.* Adolf Borchers (futur *Ritterkreuzträger*) aurait pu placer quelques coups au but.

De nouveaux remaniements eurent lieu en cette période plus calme. Fin janvier, le *Hptm.* Fritz Ultsch délaissa la 1./JG 77 pour mener le I./JG 21, étant succédé par l'*Oblt.* Jürgen Ehrich. L'*Oblt.* Erwin Neuerburg quitta la 3. *Staffel* le 1er mars 1940 pour la toute nouvelle 7./JG 3. Son successeur fut l'*Oblt.* Karl-Gottfried Nordmann (qui avait ouvert le palmarès du I./JG 77).

Début mars, les exercices visant à intégrer de jeunes pilotes s'intensifièrent. On note que, le 10 avril, l'*Oblt.* Dr. Maximilian Otte, attaché au *Stab*/JG 77, crasha son Bf 109 E-1 au décollage de Bonn-Hangelar. C'est probablement à la suite de cet épisode qu'il fut transféré aux *Stuka*, entra à la 9./St.G. 2 et se vit décerner la *Ritterkreuz* ainsi que les Feuilles de chêne avant de périr à l'est le 20 mai 1944.

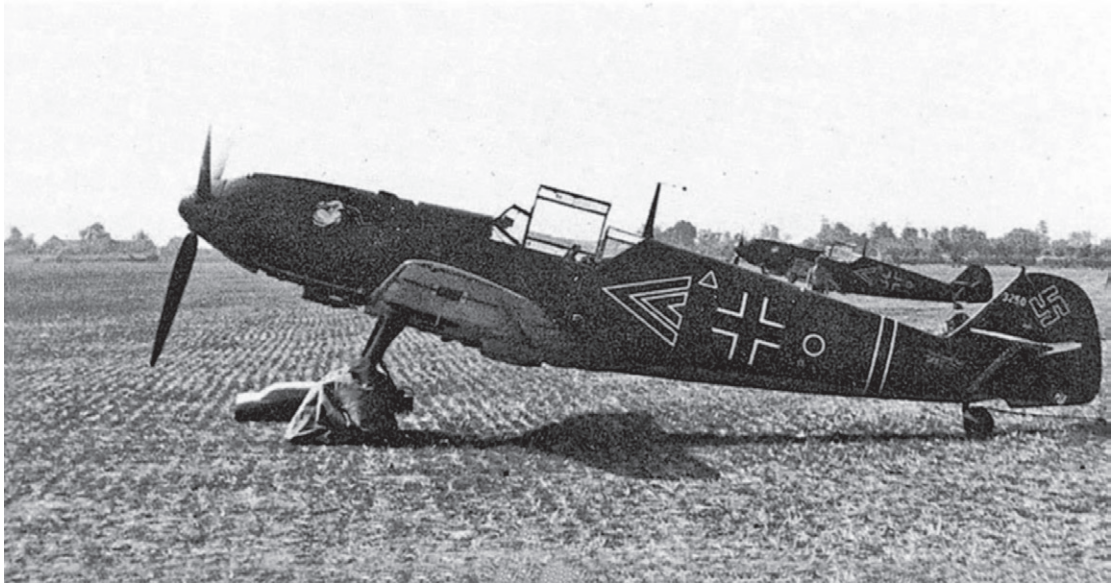
La « Drôle de guerre » touchait à sa fin. Le 9 avril 1940, le conflit avait repris de la vigueur dans le nord de l'Europe (le II./JG 77 y fut engagé). Et pour les unités stationnées le long des frontières néerlandaise, belge et française, l'attente n'allait plus être trop longue…

LE II./JG 77 DANS LA DÉFENSE DE LA BAIE D ALLEMAGNE (SEPTEMBRE 1939-AVRIL 1940)

Tandis que le I./JG 77 combattait en Pologne puis montait la garde sur le *Westwall*, le II./JG 77 participait à la couverture aérienne de la baie d'Allemagne au départ de Nordholz. Le jour même de la déclaration de guerre franco-britannique (3 septembre 1939), la RAF repéra un important convoi allemand au large de Wilhelmshaven. Dès le lendemain, une formation de Wellington et de Blenheim partit à l'attaque. Quatorze Wellington furent interceptés puis repoussés par le II./JG 77. Deux pilotes, les *Fw.* Hans Troitzsch et Alfred Held, revendiquèrent chacun une victoire et, effectivement, deux Wellington du No 9 Sqn furent abattus, les deux premières pertes de la RAF durant le second conflit mondial. La propagande allemande désigna très vite Held (« héros » en allemand) comme ayant été celui qui abattit le premier un bombardier britannique. Mais, après-guerre, l'ex-*Kommandeur* Schumacher déclara que Troitszch aurait dû mériter les honneurs de la *Propaganda-Abteilung*. Le *Lt.* Metz du II./JG 77 revendiqua un Blenheim au nord de Bremerhaven mais on ne sait s'il lui fut accordé. Held, coqueluche des correspondants de guerre, ne savoura pas longtemps sa soudaine célébrité puisqu'il fut tué dans un crash le 17 septembre. Le 21 septembre, le II./JG 77 fut envoyé à

MORE MAGAZINES:
XSAVA.XYZ

▲ Cette photo publiée en août 1940 dans le magazine *Signal* montrerait le *Lt.* Herbert Kunze (2./JG 77) en alerte assise (*Sitzbereitschaft*). On lui présente la mascotte de l'unité, le busard Harald. Kunze sera tué cette année-là sur l'Angleterre, crédité de deux victoires.



◀ Le Bf 109 E-3 de l'*Oblt.* Hans-Karl « Gigi » Keitel (*Stab* I./JG 77) vu parqué à Odendorf début 1940.

Neumünster. Le 30, les *Lt.* Heinz Deuschle et *Fw.* van Keck (4./JG 77) abattirent un Hudson du No 224 Sqn sur Wilhelmshaven. Le 30 octobre, le *Fw.* Erwin Sawallisch (4./JG 77 et ancien d'Espagne) donna le coup de grâce à l'ouest d'Helgoland à un Blenheim du No 139 Sqn endommagé peu avant par la Flak.

Le 1er novembre, le II./JG 77 partit en repos vers le sud et s'installa à Dünstekoven (près de Bonn). C'est pourtant lors de ce mois en principe plus paisible que l'unité perdit son premier aviateur en combat. Deux de ses pilotes lancés le 22 novembre à la poursuite de bimoteurs furent pris sous le feu de la DCA française près de la frontière et l'« Emil » de l'*Uffz.* August-R. Edrich s'écrasa avec son pilote près d'Haraucourt. À la fin du mois de novembre, l'*Obstlt.* Schumacher quitta son *Gruppe* pour remonter vers le nord et prendre le commandement du *Stab*/JG 1. Son successeur fut le *Major* Harry von Bülow-Bothkamp, ex-adjudant de Schumacher mais également as aux six victoires de la Grande Guerre.

Le 11 décembre 1939, le II./JG 77 reprit le chemin du nord de l'Allemagne, au grand dam de ses membres remontant à contre-cœur vers des pistes primitives battues par le vent glacial de la Frise. L'hiver fut très rigoureux. Les mécaniciens souffrirent lors des entretiens d'appareils aux pièces soudées par le gel et la neige. Les *Gruppenstab*, 4. et 6./JG 77 furent envoyés à Jever, tandis que la 5./JG 77 fut installée en avant-poste sur l'île de Wangerooge. À peine en place, le II./JG 77 fut replongé dans l'action. L'après-midi du 14 décembre, l'alerte fut déclenchée. Douze Wellington du No 99 Sqn furent interceptés par la chasse. Les mitrailleurs britanniques firent mieux que se défendre, puisque leurs tirs endommagèrent légèrement cinq Bf 109 E du II./JG 77 tout en abattant un sixième (*Lt.* Friedrich Braukmeier tué). Au moins huit Wellington furent attribués au II. *Gruppe*. Chiffre exagéré puisque six Wellington revinrent à leur base. Mais, en dépit de ces pertes, le commandement de la RAF refusa d'appréhender la puissance de la défense allemande de ce secteur. D'où le désastre du 18 décembre 1939.

À la mi-journée de cette date, vingt-quatre Wellington foncèrent vers la baie d'Allemagne où l'alerte avait été lancée. Le II./JG 77 les intercepta au large des îles de la Frise, revendiquant pas moins de dix-sept Wellington dont treize leur furent officiellement confirmés. Quatre Bf 109 furent plus ou moins gravement endommagés par les tirs défensifs. Le *Fw.* Hans Troitzsch, crédité de deux victoires, revint se crasher à Wangerooge, tandis que le *Lt.* Roman Stiegler fut perdu sur la mer. Dès le lendemain, l'aérodrome de Jever fut assiégé par les journalistes et correspondants de guerre sollicitant les récits des participants. Le *Lt.* (réserviste) Winfried Schmidt (5./JG 77) se souvenait de sa première victoire : « Le combat touchait à sa fin quand je parvins à placer mon Bf 109 « Kölle Allaf » en position de tir derrière un des fuyards. On apprend beaucoup de sa première victoire. Elle est sans doute la plus importante de la carrière d'un pilote de chasse. J'eus également de la chance avec l'homologation : il fallait deux témoins, l'un au sol et l'autre en vol. Trouver un témoin au sol pour un combat au-dessus de la mer est rare. Ce fut heureusement le cas : ma victoire fut attestée par les marins d'un *Zerstörer* (destroyer). Leur rapport concordant parfaitement avec celui transmis à l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*), ma victoire put être homologuée ». Officiellement, la RAF annonça la

▲ Fin 1939, le II./JG 77 allait devoir apprendre à vivre sur des bases du nord de l'Allemagne battues par les vents. Cet avion a déjà reçu le nouveau camouflage de 1940 avec les flancs partiellement en bleu ciel.

◀ Le *Fw.* Alfred Held fut crédité du premier appareil de la RAF abattu lors de la Seconde Guerre mondiale.

◀ L'hiver 1939-1940 fut très rigoureux, particulièrement sur la baie d'Allemagne. On voit ici un avion du II./JG 77 en révision sur l'aérodrome de Nordholz.

▼ Le *Lt.* Winfried Schmidt, pilote réserviste à la 5./JG 77, se distingua le 18 décembre 1939. Il allait cependant peu après quitter le II./JG 77.

perte de douze Wellington (soit la moitié des forces engagées). Le 29 décembre, le II./JG 77 se regroupa à Wangerooge pour y passer la Saint-Sylvestre.

Le mois de janvier 1940 fut calme en raison d'une météo féroce. Il fallut attendre le 16 février pour que l'*Uffz.* Herbert Kutscha (5./JG 77) remporte près d'Helgoland sa seconde *Luftsieg* sur un Blenheim du No 21 Sqn. Huit jours plus tard, l'*Uffz.* Kurt Opolski (5./JG 77) revendiqua un Hudson (qui dut en fait regagner sa base). Le 15 mars, les trois *Gruppen* de chasse de la région opérant sur Bf 109 furent déplacés : le II./JG 77 s'installa à Westerland sur l'île de Sylt. Sa place à Wangerooge fut reprise par le II.(J)/Tr.Gr. 186, tandis que le I.(J)/LG 2 prenait ses quartiers à Neumünster. Ces deux *Gruppen* allaient sous peu faire partie de l'histoire de la JG 77. Le 27 mars, un Blenheim esseulé du No 107 Sqn fut abattu sur Hörnum (île de Sylt) par le *Lt.* Heinz Demes. Un autre fut victime cinq jours plus tard du *Fw.* Ertel.

En ce début de 1940, comme le I. *Gruppe*, le II./JG 77 connut quelques ponctions.

Le *Lt.* Winfried Schmidt quitta ainsi sa 5./JG 77 pour rejoindre le récent III./JG 3 (il y obtint la *Ritterkreuz*). L'*Uffz.* Herbert Kutscha fut transféré à la ZG 1 où, passé sur Bf 110, il reçut de même la Croix de Chevalier. Ces deux as allaient survivre à la guerre.

LE II./JG 77 DANS « WESERÜBUNG » (AVRIL 1940)

Désireux de couper la route du fer suédois, les alliés franco-britanniques devaient débarquer le 10 avril 1940 en Norvège. Mais la Wehrmacht leur dama le pion en déclenchant l'opération « Weserübung » (invasion de la Scandinavie) le 9. En raison des importantes distances dans le nord, les Bf 110 à la plus grande autonomie furent privilégiés. La seule unité de Bf 109 engagée fut le II./JG 77 qui devait couvrir le secteur méridional de la Norvège. Peu avant cette campagne, le *Kommandeur* von Bülow fut appelé pour mener la JG 2. Mais, comme il était délicat de retirer cet officier à un moment aussi critique, l'ordre fut temporairement suspendu jusqu'à la stabilisation de la situation.
Le jour de l'invasion, les *Stab*, 5. et 6./JG 77 s'établirent à Aalborg (nord du Danemark) tandis que la 4./JG 77 gagnait Esbjerg. Le 11 avril, le *Gruppe* se concentra sur le sol norvégien à Kristiansand/Kjevik. Les premiers jours furent calmes. Le 12 avril cependant, par un temps médiocre, douze Hampden des No 44 et 50 Sqn firent intrusion sur Kristiansand. Un furieux combat s'ensuivit et six appareils britanniques furent revendiqués. Les archives britanniques confirment partiellement ces pertes. Mais ces victoires ne furent pas remportées impunément. Pas moins de quatre pilotes allemands (des 5. et 6./JG 77) furent tués. Lors d'une mission plus tardive, le *Lt.* Carmann (4./JG 77) abattit un Hudson du No 233 Sqn engagé dans la recherche

▲ Discussion tactique au II./JG 77. De gauche à droite : le *Staka* Helmut Henz, le *Kommandeur* von Bülow, le *Fw.* Erwin Sawallisch et le *Lt.* Heinz Demes.

▲▲ Dans la neige hivernale, deux mécaniciens contemplent les trois barres de victoire du Bf 109 du *Fw.* Hans Troitzsch (6./JG 77) – dont deux relatives au 18 décembre 1939 – ainsi que les impacts des balles des mitrailleurs britanniques. Troitzsch devint très vite instructeur en écoles.

◀ Le froid glacial cloua souvent les avions du II./JG 77 au sol. Comme ici à Nordholz.

du croiseur de bataille *Scharnhorst*. Le 15 avril, deux autres Hudson furent revendiqués.

Le *Kommandeur* von Bülow put désormais partir, son successeur étant le *Hptm.* Karl Hentschel, un officier qui ne fut guère apprécié par ses subordonnés. Pur officier d'état-major, il ne possédait aucune expérience du combat et ses contacts avec ses subordonnés furent souvent tendus.

Le 24 avril, lors de la visite du général Erhard Milch, on lui présenta les *Fw.* Ertel et *Oblt.* Anton Pointner qui avaient abattu en matinée deux Hudson sur le Skagerrak.

Le 30 avril, l'aérodrome de Stavanger/Sola fut attaqué par six Blenheim du No 110 Sqn. À l'approche de Sola, les Allemands lancèrent deux *Rotte*. Selon l'*Oblt.* Henz : « Le 30 avril, j'ai décollé de Stavanger à 18h25. Dès le décollage, nous distinguâmes des traînées de condensation. Peu après, je remarquai un appareil volant à plus ou moins 5 000 mètres : un Bristol Blenheim. Mon ailier mena l'attaque et nous effectuâmes plusieurs passages. Lors du troisième, mes obus enflammèrent son moteur gauche. L'appareil partit en glissade et s'abattit alors qu'il n'était plus qu'à dix mètres sur la mer. Il flotta quelques instants et deux membres de l'équipage en profitèrent pour quitter l'épave à la nage. J'appelai un appareil de sauvetage en mer qui put les repêcher. Après avoir poursuivi sans succès un autre Blenheim qui disparut dans les nuages, je revins à la base ». Le *Lt.* Demes, menant l'autre *Rotte*, mit une vingtaine de minutes de plus que son camarade pour rattraper et abattre un fuyard. Deux heures après, nouveau décollage en alerte d'une *Rotte* de la 4./JG 77. Les *Lt.* Georg Schirmböck et *Uffz.* Otto Niemeyer interceptèrent quatre Wellington du No 37 Sqn en approche sur Sola. Une seconde *Rotte* (*Lt.* Demes et *Ofw.* Sawallisch) suivit la première de quelques minutes. Demes et Sawallisch rejoignirent les bombardiers qui perdirent deux des leurs.

▲ Suite à sa défense de la baie d'Allemagne, le II./JG 77 adopta un insigne approprié : un aigle surveillant la mer.

AÉRODROMES DE LA JG 77 EN NORVÈGE

Cependant, Heinz Demes, victime d'un mitrailleur britannique, fut abattu et tué. Une perte durement ressentie à l'unité.
Le 1er mai, trois Hudson du No 269 Sqn revinrent sur Sola. Une *Rotte* de la 4./JG 77 les intercepta. Les Allemands se heurtèrent une fois de plus à la solidité du Hudson. Avec beaucoup de mal, le *Lt.* Georg Schirmböck remporta sa seconde victoire à l'ouest de Stavanger. Henz rédigea le rapport officiel : « Le 1er mai 1940 à 7h15, la *Rotte* des *Lt.* Schirmböck et *Uffz.* Niemeyer décolla pour une surveillance des côtes à l'ouest de l'aérodrome de Stavanger. Vers 8h15, le *Lt.* Schirmböck remarqua un appareil volant à une altitude plus basse. Il l'identifia comme « Lockheed-Hudson ». Il fut immédiatement attaqué par nos deux appareils, l'*Uffz.* Niemeyer se plaçant derrière lui et le *Lt.* Schirmböck effectuant des attaques latérales. Pris sous un feu continu, le Hudson vira à l'ouest vers la mer. Le *Lt.* Schirmböck incendia l'habitacle au canon. L'Anglais se posa alors en mer et prit entièrement feu suite à l'impact. Deux membres d'équipage furent observés dans l'eau mais l'avion de la *Seenot* ne put les sauver ».
Le 10 mai débuta la *Westfeldzug,* la grande offensive à l'Ouest.

LA CAMPAGNE À L OUEST DU I./JG 77 (MAI 1940)

Établi dès son retour de Pologne sur la frontière franco-allemande, le I./JG 77 fut naturellement engagé dans le *Fall Gelb*, l'offensive allemande du 10 mai 1940 à l'ouest, cela au sein de la *Luftflotte* 3. Dans l'après-midi du 9, le *Stab*/JG 77 de von Manteuffel

quitta Bonn-Hangelar pour l'aérodrome de campagne de Peppenkoven. Le I./JG 77 s'établit pour sa part à Odendorf. Ce *Gruppe* ne disposait que de 28 chasseurs en état de vol sur un effectif théorique de 46. Le I./JG 77 du *Hptm.* Janke avait connu des modifications, ses escadrilles étant désormais menées par les *Oblt.* Jürgen « Tütei » Ehrig (1./JG 77), Ekkehard Priebe (2./JG 77) et Karl-Gottfried Nordmann (3./JG 77).

La nuit du 9 au 10 mai 1940 se déroula dans une atmosphère fiévreuse, les mécaniciens travaillant d'arrache-pied. À 5h20 le 10, la 1./JG 77 décolla pour escorter des Ju 87 sur Jemelle mais ne put opérer la jonction. Cinq autres missions eurent lieu également sans grand succès.

Le 11 mai, le *Stab*/JG 77 se déplaça sur des pistes de campagne dans des champs à Knipp et Sourbrodt. Ce jour-là, les opérations des *Stab* et I./JG 77 – ainsi que du I./JG 3 (*Hptm.* Günther Lützow) qui leur était rattaché – se déroulèrent sans incidents.

1. Un Bf 109 du II./JG 77 en pylône à Stavanger.

2. Épave d'un des Hampden abattus le 12 avril 1940.

3. L'*Oblt.* autrichien Anton Pointner qui fut victorieux le 24 avril. Il est ici dans un appareil de la 5./JG 77 (insigne à la mouette). Devenu *Staka* de la 8./JG 27, Pointner fut capturé en Angleterre en octobre 1940. Il était titulaire de trois victoires.

4. Le *Lt.* Heinz Demes en vol. Il fut tué en combat le 30 avril 1940. On devine l'insigne au squelette de la 4./JG 77.

5. Le *Lt.* Georg Schirmböck (4./JG 77) porté en triomphe par ses camarades après sa victoire du 1er mai 1940.

Le soir du 12 mai, le bilan de la JG 77 demeurait inchangé : malgré vingt-cinq missions ce jour-là (*Stab* et deux *Gruppen* confondus), aucune revendication de victoire.
Le lundi de Pâques 13 mai, une formation des 3./JG 77 et *Stab* I./JG 3 intercepta une patrouille du GC II/6 sur le secteur Namur/Dinant. Trois MS.406 furent revendiqués, deux étant réellement perdus.
Le 14 mai fut une journée décisive, les éléments de la JG 77 gagnant Hargimont près de Marche tandis que les 5. et *7. Panzer-Divisionen* entamaient le franchissement de la Meuse à Dinant. Les JG 77 et I./JG 3 déléguèrent sur ce secteur pas moins d'une centaine d'avions lors de quinze opérations. À 11h40, l'*Uffz.* Georg Seelmann (2./JG 77), futur chevalier de la Croix de Fer, remporta sa première victoire sur un MS.406. Vers 16h00, six appareils de la 2./JG 77 interceptèrent des Bloch 152 et MS.406, un Bloch étant abattu par le *Lt.* Hubert Mütherich (autre futur *Ritterkreuzträger*).
Le 15 mai, le *Stab*/JG 77 et ses deux *Gruppen* menèrent vingt-deux missions. À 13h40, l'*Uffz.* Adolf Rosen (1./JG 77) revendiqua un Hurricane. Idem un peu plus tard pour le *Lt.* Viktor Bauer (futur *Ritterkreuzträger*). À 14h40, une patrouille de cinq appareils de la 3./JG 77 rencontra près de Franchimont quatorze Dewoitine D.520. Cinq furent revendiqués (trois pertes effectives) mais trois autres aviateurs français durent se poser en campagne des suites de ce combat. Quasiment à la même heure, six Bf 109 de la 2./JG 77 interceptèrent sur Rosée cinq Bloch 152 du GC II/1. Deux furent abattus mais l'*Uffz.* Heinrich Klöpper dut évacuer sa machine et sa revendication ne fut pas acceptée. La journée se clôtura par une nouvelle victoire allemande lorsque, en soirée, l'*Oblt.* Karl Führing du *Stabschwarm* abattit un Potez 63.11 du GAO 546.

1

2

3

Le 17 mai, la JG 77 gagna la piste de Saint-Aubin près de Philippeville. Le 18, après avoir effectué un mitraillage matinal des chasseurs français basés à Cambrai-Niergnies, le I./JG 77 couvrit l'avance de la 7. *Panzer-Division* du général Erwin Rommel. Au cours de chasses libres, les *Oblt.* Ehrig et *Lt.* Bauer abattirent un MS.406 et un Hurricane. Le lendemain 19, cinq Hurricane et un Potez 63 furent revendiqués lors de différentes sorties. En soirée, les I.(J)/LG 2 et II./JG 3 furent inféodés au *Stab*/JG 77.
Le 20, le I./JG 77 prit part à deux escortes de He 111. Le soir, un commando avancé du I./JG 77 arrivé à Escarmain pour y préparer l'arrivée des appareils subit des pertes face à des fantassins français.
Le 21 au matin, les Alliés lancèrent une contre-offensive dans le secteur d'Arras. À 9h10, le *Lt.* Helmut Lohoff (3./JG 77) revendiqua un Westland Lysander près de Carvin, la première victoire de ce pilote mais également la dernière de cette campagne pour le I./JG 77 qui reçut soudain en soirée un ordre de transfert pour Döberitz (près de Berlin). Redoutant des attaques de la RAF, le haut-commandement affectait en effet ce *Gruppe* à la défense de la capitale allemande.

1. Les Bf 109 du I./JG 77 sur une piste de campagne lors de la *Westfeldzug*.

2. À la 2./JG 77. De gauche à droite : le *Lt.* Herbert Mütherich, le *Lt.* Heinz Schüller, le *Spiess* et le *Staka* Priebe. Mütherich fut tué à la JG 54 le 9 septembre 1941 en URSS peu après s'être vu décerner la Croix de chevalier.

3. La fruste vie du I./JG 77 lors de l'avance.

4. Le 15 mai, l'*Uffz.* Heinrich (Heinz) Klöpper dut évacuer son appareil près de Rosée. Lors de sa descente, il sortit son pistolet, craignant de toucher terre dans les lignes adverses. Il allait immortaliser ce moment sur sa machine. Klöpper, passé à la JG 1, obtint la *Ritterkreuz* mais fut tué le 29 novembre 1943.

5. La dernière station du I./JG 77 en Belgique fut la piste de campagne de Saint-Aubin près de Philippeville. La poussière soulevée par les hélices fut si gênante que cet aérodrome de fortune fut alors désigné péjorativement comme « Staubin » (poussiéreux).

Le *Stab*/JG 77 demeura pour sa part temporairement à l'ouest et, avec le I.(J)/LG 2, passa le 23 à Mont-Saint-Écouvez Sud. Vu le peu d'appareils pouvant être engagés, l'action du *Stab* sur le terrain fut limitée et se résuma à assurer la coordination entre l'autorité supérieure et les *Gruppen* soumis à lui. Le *Stab*/JG 77 ne quitta la France pour Bonn que le 9 juin puis rejoignit son I. *Gruppe* à Döberitz.

LE II./JG 77 ET L'OCCUPATION DE LA NORVÈGE (JUIN 1940)

Tandis que le I./JG 77 prenait part à une version raccourcie de la campagne à l'ouest, les combats se poursuivaient dans le nord et le II./JG 77, cantonné dans le sud de la Norvège, continuait à contrer les incursions des appareils des *Bomber* et *Coastal Command* venant attaquer les aérodromes ou le trafic maritime. Le 27 mai, un Blenheim du No 254 Sqn fut abattu près de la côte norvégienne, probable victime du *Lt.* Heinz Deuschle (6./JG 77). Trois jours plus tard, le *Fw.* Robert Menge (5./JG 77) fut crédité de sa troisième victoire sur un Hudson du No 269 Sqn.

À cette époque, le II./JG 77 reçut un « renfort » inattendu en la personne du *SS-Gruppenführer* Reinhard Heydrich, chef de la police de sécurité du *Reich* et un des personnages les plus puissants du NSDAP. Ayant le grade équivalent de *Major* dans la Luftwaffe, il était passionné d'aviation et rejoignit la 6./JG 77 pour bénéficier d'une expérience du combat. On sait que, le 13 mai, il crasha son « Emil » au décollage de Stavanger-Sola, lui-même étant indemne. Il se révéla être un bon camarade et se serait même lié d'amitié avec le *Kapitän* Lange (en raison de son grade élevé, il aurait d'ailleurs assumé les fonctions de *Staffelführer* lors des absences temporaires de Lange). Son « abandon de poste » à Berlin ne plut guère à son supérieur, le *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler, qui multiplia pendant des semaines des rappels toujours ignorés par son subordonné. Malgré cela, Heydrich dut finalement quitter le II./JG 77. Mais il allait revenir…

Au début du mois de juin 1940, les *Staffeln* du II./JG 77 étaient déployées comme suit :
- *Stab* II./JG 77 et 4./JG 77 à Kristiansand/Kjevik ;
- 5./JG 77 à Stavanger/Sola ;
- 6./JG 77 à Trondheim/Vaernes.

▲ L'*Oblt.* « Gigi » Keitel peu avant un décollage. Devenu *Kommandeur* du IV./JG 51, il fut tué en février 1941 avec huit victoires à son palmarès.

▼ Lors d'une alerte le 23 avril 1940, le *Lt.* Georg Schirmböck (5./JG 77 mais temporairement à la 4. *Staffel*), victime d'un ennui moteur, crasha son appareil à Kristiansand sans grand mal pour lui.

MESSERSCHMITT BF 109 E-3

Avion du *Leutnant* Herbert Kunze
Adjutant I./JG 77
Odendorf, Allemagne, mai 1940

À cette époque, le II./Tr.Gr. 186 avait été déplacé dans le sud de la Norvège pour épauler le II./JG 77. Le 9 juin, le croiseur de bataille *Scharnhorst* mouilla dans le fjord de Trondheim, ce qui attira l'attention de la RAF. Le 11 juin, une douzaine de Hudson du No 269 Sqn partit à l'attaque. Un *Schwarm* de la 4./JG 77 surgit et revendiqua deux victoires. Une ne fut pas confirmée. Le lendemain 12 juin, le *Fw.* Robert Menge revendiqua un bombardier (sans doute un Blenheim du No 254 Sqn). Le 13, une douzaine de bombardiers Blackburn Skua des No 800 et 803 Sqn tenta sa chance mais quatre Bf 109 de la 4./JG 77, quatre Bf 110 du I./ZG 26 et des appareils du IV./JG 2 intervinrent, tous revendiquant neuf victoires (en fait, huit furent indéniables). Parmi elles, cinq furent attribuées à la 4./JG 77.

Le 15 juin, trois Hudson du No 224 Sqn lancèrent une attaque sur Sola. L'occasion pour la 5./JG 77 de s'illustrer en abattant deux bimoteurs, un troisième étant réclamé comme probable. Ces deux victoires ouvrirent le palmarès d'un pilote à l'aube d'une brillante carrière à la JG 77 : l'*Ofw.* Anton « Toni » Hackl.

Le soir du 20 juin, le *Scharnhorst* quitta son mouillage de Trondheim pour redescendre vers la baie d'Allemagne. La RAF n'entendant pas le laisser passer impunément lança une série d'assauts. Fort actif, le II./JG 77 revendiqua six nouvelles victoires le 21 sur Hudson et Beaufort. On relève le premier succès d'un jeune pilote qui allait faire parler de lui : le *Lt.* Horst Carganico.

Le 22 juin, l'*Oblt.* Jung mena un *Schwarm* en patrouille. Les quatre appareils survolèrent le Flekkefjord lorsque le *Schwarmführer* aperçut soudain une falaise surgir de la brume. Il tira instinctivement le stick, deux de ses camarades faisant de même. Mais, le *Lt.* Edgar Struckmann ne put « sauter » l'obstacle qu'il percuta de plein fouet.

Les 24 et 25 juin, la 4./JG 77 rencontra à deux reprises des Blenheim du No 254 Sqn près de Sola. La *Staffel* en inscrivit trois de plus à son palmarès.

Le 27 juin, l'*Ofw.* Anton Hackl fut légèrement blessé sur Sola lors d'une rencontre avec deux Hudson du No 269 Sqn. Hackl put néanmoins abattre l'un d'eux au large de Lister. Un avion du *Seenot* qu'il avait envoyé récupérer un aviateur qui avait sauté fut perdu corps et biens, ayant probablement été victime d'un ennui technique…

▲ Le *Lt.* Heinz Deuschle (6./JG 77) fut crédité d'un Blenheim le 27 mai 1940.

▲▲ Alignement de Bf 109 de la 4./JG 77 à Kristiansand dans leurs emplacements protégés par des levées de terre. L'avion au premier plan serait celui du *Lt.* Jakob Arnoldy qui fut crédité de six victoires en Norvège, ce qui fit de lui le grand as du II./JG 77 sur ce théâtre de guerre.

◀ Le *Major* Reinhard Heydrich, porte-cartes sous le bras, avec l'état-major du II./JG 77. En temps normal, Heydrich est le commandant du *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA, Office central de la sûreté du *Reich*), ce qui fait de lui l'un des dirigeants les plus puissants et les plus craints du III. *Reich*.

LE II./TR.GR. 186 DEVIENT III./JG 77

Jusqu'à présent, la JG 77 était composée d'un *Stab* (tardif) mais de seulement deux *Gruppen*. À la suite de la déclaration de guerre franco-britannique et des problèmes d'organisation qui suivirent, le commandement de la Luftwaffe n'eut guère le temps – et encore plus les moyens – de compléter les effectifs de cette escadre. Après la « grande victoire à l'ouest », on put enfin envisager de réorganiser les unités disparates et de créer un III./JG 77 sur base du II./*Trägergruppe* 186. Ce dernier, qui avait vu le jour le 1er novembre 1938 à Kiel-Holtenau en prévision de la construction du porte-avions *Graf Zeppelin*, devait être théoriquement équipé du Bf 109 T « Toni » possédant des ailes allongées (pour voler plus aisément sur la mer) repliables et une crosse d'appontage. Sa production étant très lente (pour ne pas dire quasi inexistante), le *Gruppe* reçut des Bf 109 B et D et fut engagé de manière « conventionnelle » dans les premiers engagements de Pologne. Après bien des tâtonnements, le II./Tr.Gr. 186 se retrouva avec des effectifs enfin complets six semaines après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Comme le II./JG 77, le *Gruppe* censé être d'aéronavale monta la garde sur les bords de la baie d'Allemagne. Oublié par la défense le 18 décembre 1939, le II./186 ne fut pas appelé à la rescousse lors du fameux engagement avec la RAF. Rééquipé avec des « Emil », le *Gruppe* reçut du renfort en provenance de petites unités dissoutes (comme la JG 101). Le 10 mai 1940, le II./186 (de par sa position dans les îles frisonnes) fut engagé dans l'invasion des Pays-Bas. Des victoires et des pertes furent comptabilisées.

◀ Le *Fw.* Robert Menge pose devant sa dérive portant deux barres de victoire avec cocardes. Les deux barres noires représenteraient des victoires refusées. Menge est reconnaissable à son pull-over noir et blanc tricoté par sa fiancée. Passé à la JG 26, il fut tué en France en 1941.

▼ Dans cet engagement du 27 mai face aux Blenheim, le *Hptm.* Lange dut se crasher à Stavanger.

Comme le I./JG 77, le II./186 n'acheva pas la campagne à l'ouest. Le 2 juin, après la chute de Dunkerque, le *Gruppe* quitta en hâte l'aérodrome belge de Deurne pour Jever. Ses pilotes, habitués à voler sur la mer, étant considérés comme plus utiles en Norvège pour y renforcer la défense de chasse (assurée surtout par le II./JG 77), le II./186 atteignit Aalborg le 3 juin puis passa en Norvège.

Les jours du II./Tr.Gr. 186 étaient cependant comptés. Le 25 juin, sa quatrième escadrille quitta la Scandinavie pour Cologne-Ostheim et devint la 3./Erpr.Gr. 210 qui opéra comme chasseur-bombardier sur l'Angleterre. Le 5 juillet, tout fut consommé. À la suite de la confirmation officielle de l'abandon de la construction des porte-avions de la Kriegsmarine, l'aviation embarquée n'avait plus de raison d'être. Le *Trägergruppe* réduit à deux escadrilles fut dès lors redésigné III./JG 77 pour compléter la 77e escadre de chasse. À cette époque, ses officiers étaient : *Major* Heinrich Seeliger au *Stab* III./JG 77, *Oblt.* Lorenz Weber à la 8./JG 77 et *Oblt.* Hans-Herbert Wulff à la 9./JG 77.

Issu de la marine, le nouveau III./JG 77 désira néanmoins conserver, par « snobisme », un certain cérémonial de l'aéronavale. Jusqu'à quasiment la fin de la guerre, les grades demeurèrent officieusement ceux de la marine (*Matrose*, *Oberbootsman*…) et les pilotes vétérans du II./186 continuèrent pour la plupart à voler avec leurs lourdes bottes de marins.

▶ Le *Kommandeur* Heinrich Seeliger, ex-officier de la marine, avec un des futurs grands as du III./JG 77, le *Lt.* Wolfdieter Huy (dans l'habitacle).

▼ Des marins (et un tankiste à gauche) posent à Trondheim devant un Bf 109 E du II./Tr.Gr. 186 peu avant sa redénomination en III./JG 77. Lors de cette « mutation », l'insigne à la sorcière disparut.

LES II. ET III./JG 77 EN PROTECTION DE LA NORVÈGE (JUILLET-NOVEMBRE 1940)

Début juillet, les II./JG 77 et III./JG 77 étaient dispersés comme suit :
- *Stab* II./JG 77 et 4./JG 77 à Trondheim/Vaernes ;
- 5./JG 77 à Kristiansand/Kijevik ;
- 6./JG 77 à Stavanger/Sola.

Le récent III./JG 77 était pour sa part basé dans le secteur de Trondheim. Le 9 juillet, alors que la 9./JG 77 s'apprêtait à redescendre vers Aalborg, le II. *Gruppe* fut engagé dans un important combat sur l'aérodrome de Sola. Six équipages du No 21 Sqn appuyés par six autres Blenheim du No 57 Sqn furent interceptés par les *Stab* II./JG 77 et 5. *Staffel*. Quatre appareils du 21e et deux du 57e furent abattus. Mais la 5./JG 77 perdit l'*Uffz.* Gerhard Weber qui s'écrasa près de Stordova.

À l'aube du 21 juillet, les techniciens de la 4./JG 77 s'activèrent pour préparer le transfert de leur escadrille vers Mandal. Simultanément, l'*Oblt.* Lorenz Weber (*Staffelkapitän* de la 8./JG 77) et son ailier, le *Fw.* Hannes Schopper, décollèrent en alerte de Trondheim. Selon les souvenirs du *Kaczmarek* (ailier) : « Le 21 juillet, je décollai en alerte comme ailier de l'*Oblt.* Weber. Mon *Rottenführer*, ancien de la Kriegsmarine, portait continuellement ses lourdes bottes de marin. Par contre, il méprisait le gilet de sauvetage pourtant obligatoire. Le vol fut difficile, les fjords étant noyés dans la brume qui dissimulait les falaises. La visibilité étant limitée, nous étions guidés par radio. Soudain, nous aperçûmes la silhouette gigantesque de l'intrus : un Sunderland. Nous nous lançâmes à l'attaque. J'enflammai l'aile droite, tandis que Weber faisait de même pour la gauche. Le Sunderland piqua vers la mer et explosa. Sans doute emportait-il des mines qu'il n'avait pas encore larguées. J'entendis alors l'appel de mon chef : « *Schopper ! Schopper ! Je suis touché par des débris ! Je dois tenter d'amerrir* ». On nous avait toujours affirmé qu'un Bf 109 posé à plat sur l'eau pouvait tenir une minute. Mais l'appareil de Weber était légèrement incliné et une aile passa sous la surface. L'appareil fit une boucle et coula en une seconde. J'orbitai longuement sur le secteur. Un Fw 58 du *Seenot* et l'Arado du *Gneisenau* arrivèrent très vite sur les lieux du drame mais les recherches demeurèrent vaines. En souvenir de Weber, la victoire sur l'hydravion lui fut attribuée ». Le Short Sunderland du No 204 Sqn emporta avec lui ses douze hommes d'équipage.

Le commandement de la 8./JG 77 fut repris par l'*Oblt.* Kurt « Kuddel » Ubben, un autre officier de la Kriegsmarine. La semaine suivante, il ramena son escadrille vers le Sud, le III./JG 77 étant attendu à Berlin/Döberitz pour reprendre la place du I./JG 77 dans la défense de la capitale mais surtout pour se réorganiser. À Berlin, le *Gruppe* accueillit de nouveaux pilotes pour reformer sa 7. *Staffel*. Parmi les jeunes recrues, deux futurs grands as de l'escadre : Eduard Isken et Johann Pichler. À cette époque, une expérience originale fut tentée. Une douzaine de Curtiss H-75 français de prise fut testée, le haut-commandement espérant équiper tout le *Gruppe* avec ce chasseur moderne capturé en relativement grand nombre. Mais le H-75 ne fut guère apprécié et l'on en revint au Bf 109. La septième escadrille fut alors reconstituée, étant placée sous les ordres de l'*Oblt.* Wolfdieter Huy, un vétéran du II./Tr.Gr. 186. Dès le mois d'octobre, la toute nouvelle 7./JG 77 fut entraînée comme *Jabostaffel* (escadrille de chasse-bombardement).

Lors de cette période de réorganisation, le *Kommandeur* Seeliger partit à la Luftkriegsakademie, étant succédé par un noble, un ex-pilote de la Grande Guerre aux quatre victoires. Le *Hptm.* Alexander von Winterfeldt était un personnage haut en couleurs et bon vivant très apprécié par ses hommes. *Staffelkapitän* de la 8./JG 2 durant la campagne à l'ouest, il y fut crédité de cinq victoires supplémentaires. Promu peu après *Kommandeur* du III./JG 52, il quitta ce *Gruppe* pour prendre la tête du tout neuf III./JG 77. Von Winterfeldt arrivant fin octobre, l'intérim fut assuré par l'*Oblt.* Friedrich « Papa » Schultz, pilote assez âgé qui mena un temps la 5./186.

▶ Le III./JG 77 s'entraînant sur Curtiss H-75, l'*Ofw.* Herbert Höhne et un camarade furent requis pour piloter ces avions français lors du tournage du film de Carl Ritter *Kampfgeschwader Lützow* à la fin de 1940. Une caméra est installée dans le nez de l'avion.

◀◀ Le *Hptm.* Alexander von Winterfeldt, *Kommandeur* du III./JG 77. Il porte la bande de bras de la « Richthofen », ayant été *Staka* de la 8./JG 2. Comme pour cette escadrille, il fit adopter par son nouveau *Gruppe* un insigne reprenant une tête de loup (*Wolfskopf*) issue des armes de sa famille.

▼ Une nouvelle recrue à la 5./JG 77 en Norvège fut le *Gefr.* Heinrich Brunsmann. Le huit-reflets avait remplacé l'insigne plus maritime de la mouette.

▲ Le 13 août, la 5./JG 77, qui avait déménagé à Aalborg au Danemark, anéantit le No 82 Sqn en abattant onze de ses Blenheim.

Pendant ce remaniement, le II./JG 77 assurait quasiment seul la défense aérienne du secteur scandinave. Le 31 juillet, le *Fw.* Robert Menge abattit près de Christiansand un Hudson du No 233 Sqn. La 9./JG 77, demeurée un peu plus longtemps, fut mise en alerte peu après et son *Staka*, l'*Oblt.* Armin Schmidt, obtint sa première victoire sur un Blenheim du No 114 Sqn venu attaquer Aalborg.

La 5./JG 77 connut un changement de *Kapitän*, von Loijewski, bien qu'ancien de la *Legion Condor*, ayant déçu vu son manque d'allant présumé, fut remplacé par l'*Oblt.* Berthold Jung. Le 12 août, la 5. *Staffel* quitta Stavanger pour Aalborg, reprenant la place abandonnée par le I./JG 77 parti en France. Le lendemain, elle connut son plus grand combat depuis sa création. Douze Blenheim du No 82 Sqn vinrent bombarder Aalborg, pensant probablement que l'aérodrome n'était plus défendu. L'alerte fut lancée et les Bf 109 décollèrent en urgence, menés par l'*Oblt.* Erich Friedrich. La première vague des bombardiers fut anéantie, cinq étant descendus en flammes tandis que le sixième se posait en urgence. Trois minutes plus tard, la seconde vague connut le même triste sort. La Flak et la chasse revendiquèrent au moins seize victoires (quinze pour les pilotes).

Le 27 août, le *Lt.* Heinrich Setz abattit un Blenheim du No 248 Sqn, une victoire qui ouvrit le palmarès de cet officier initialement entré à la Luftwaffe pour devenir pilote de bombardier.

Le mois de septembre fut bien plus calme, la RAF ayant d'autres chats à fouetter lors de la *Battle of Britain*. Le *Coastal Command* tenta néanmoins de maintenir une certaine pression sur le secteur scandinave. Sept victoires furent dès lors réclamées ce mois par le II./JG 77 :

- Le 8 septembre, deux Hudson furent revendiqués par les *Ofw.* Sawallisch et *Lt.* Arnoldy mais on ne trouve que la perte d'un bimoteur du No 224 Sqn.
- Le lendemain, le *Lt.* Setz fut crédité d'un Skua.
- Le 13 septembre, deux autres Skua et un Blenheim furent attribués à la 4. *Staffel*.
- Le 28 septembre, l'*Uffz.* Niemeyer remporta sa quatrième victoire aux dépens d'un Hudson du No 269 Sqn.
- Le 3 octobre, un quatrième Skua fut attribué au *Fw.* Harbach.

Le ralentissement des activités se confirma en octobre. Durant les trois premières semaines de ce mois, seules trois victoires furent confirmées :

- Le 20, deux Blenheim du No 248 Sqn furent victimes des *Lt.* Setz et *Uffz.* Fröba.
- Le 24, un Hudson du No 268 Sqn tomba sous les coups du *Lt.* Deuschle (4./JG 77). Ce jour-là, l'*Uffz.* Ludwig Fröba (4./JG 77) devait convoyer un « Emil » de Trondheim à Oslo/Fornebu. Mais, victime d'une erreur de compas, il s'égara et pénétra en Suède neutre. À 16h18, les habitants de Karlstad virent un avion sortir son train d'atterrissage et se poser sur l'hippodrome de la ville. L'atterrissage aurait été parfait si le sol meuble n'avait entraîné le retournement de l'appareil en fin de course. Fröba, indemne, fut interné. Son appareil, premier Bf 109 E examiné par les Suédois, fut consciencieusement démonté dans une usine Saab. Conformément à la politique de neutralité de la Suède, le pilote fut renvoyé à son unité en novembre 1940, étant suivi par le Bf 109 le 23 décembre. Cet épisode aurait mis fin à la carrière de combattant de première ligne de Fröba qui servit le restant de la guerre comme instructeur dans diverses écoles.

À cette époque, les tensions avec le *Kommandeur* Hentschel avaient atteint leur paroxysme et l'officier fut renvoyé mener une école, le *Staffelkapitän* Henz (4./JG 77) assurant l'intérim. Peu après, le *Hptm.* Franz-Heinz Lange fut promu *Kommandeur*, étant remplacé à la tête de sa 6. *Staffel* par l'*Oblt.* Wilhelm Moritz arrivé à l'unité en été 1940 en provenance du II./ZG 1. La journée du 26, la 4./JG 77 intercepta une

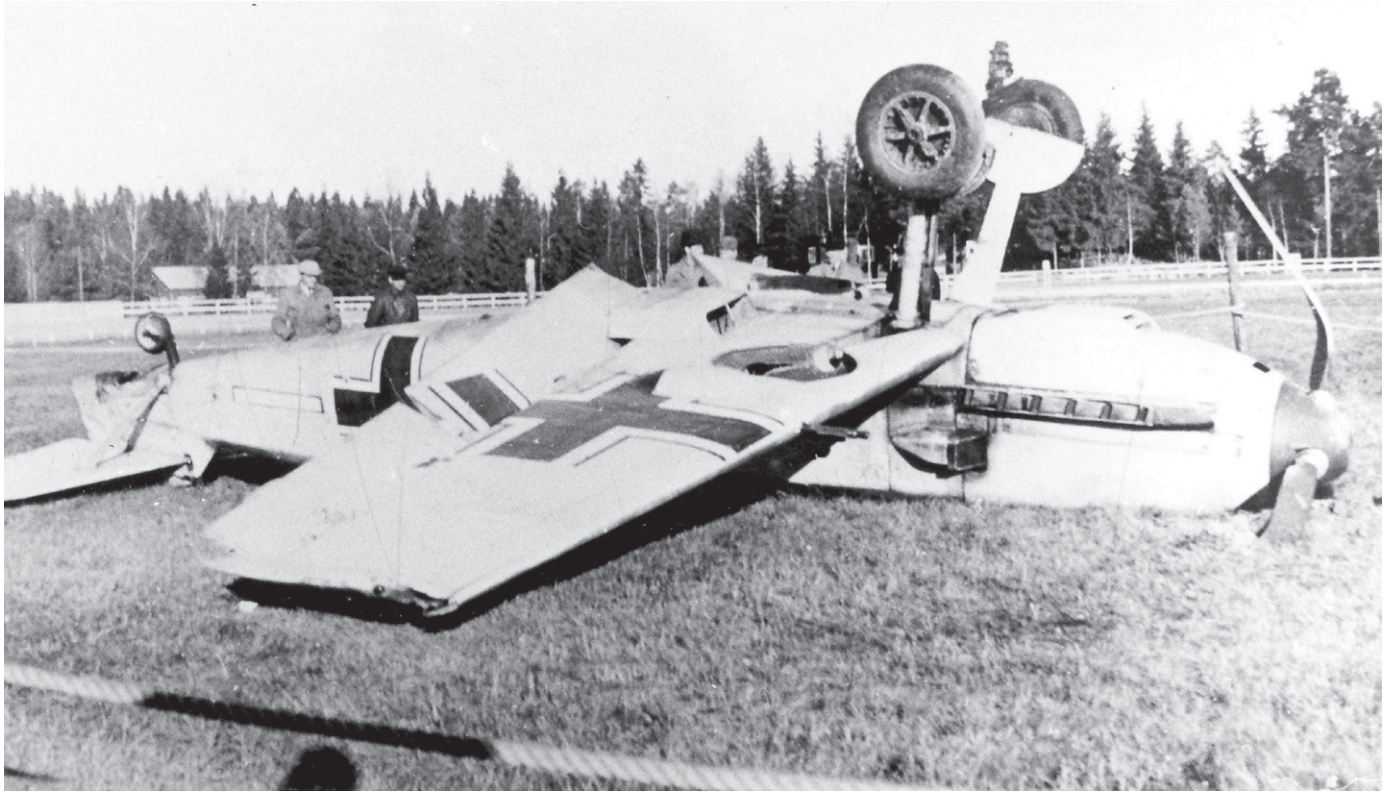
Messerschmitt Bf 109 E-3

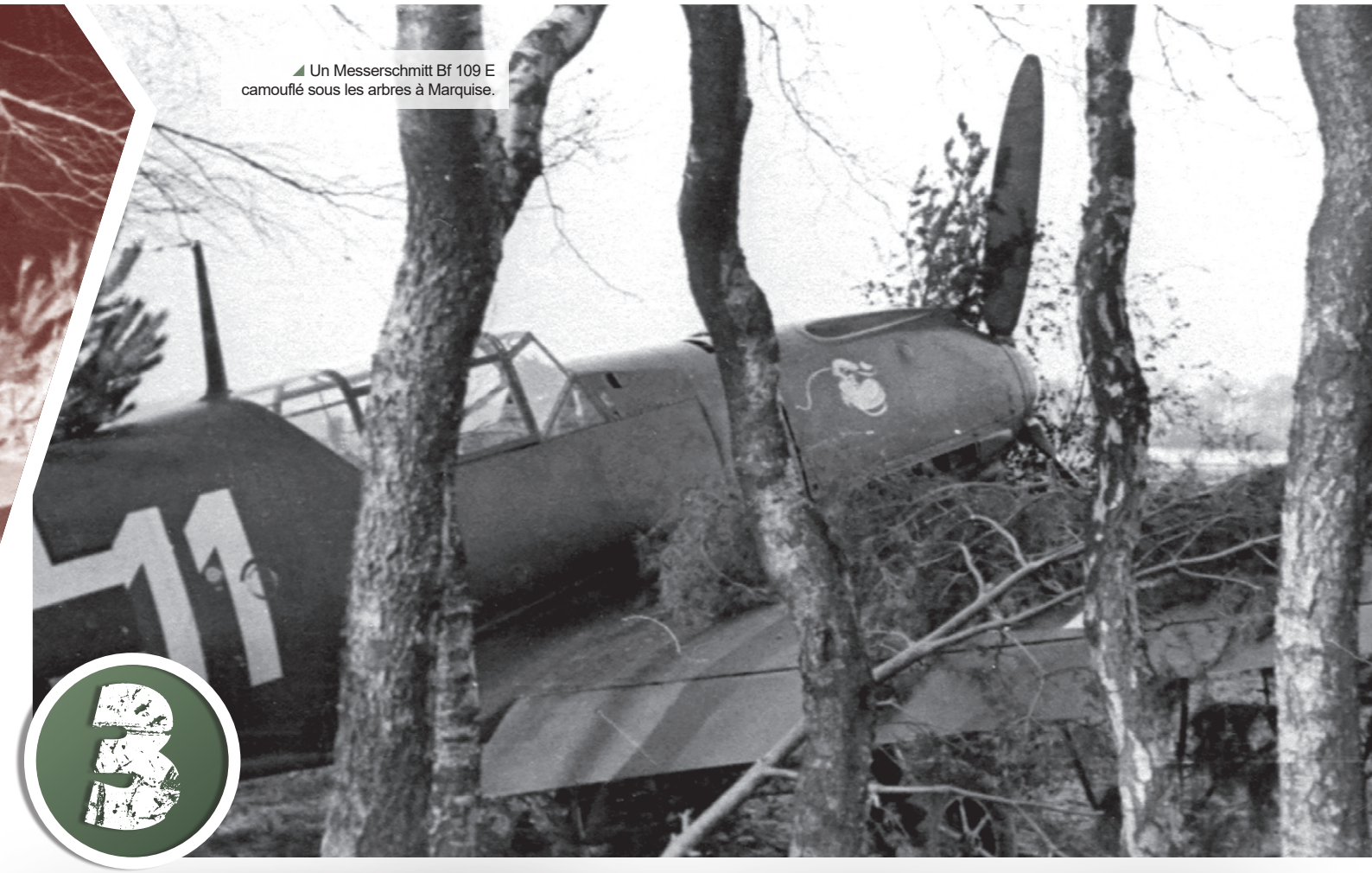
Avion de l'*Oberleutnant* Helmut Henz
Staka 4./JG 77
Mandal, Norvège, septembre 1940

▲ Le 26 septembre 1940, le *Gefr.* Rudolf Schmidt crasha son Bf 109 E-3 à Fornebu. L'appareil fut détruit à 60 % mais son pilote ne fut que légèrement blessé.

▼ Le 24 octobre 1940, l'*Uffz.* Ludwig Fröba de la 4./JG 77 retourna son avion en se posant par erreur en Suède.

formation de trois Beaufort du No 42 Sqn au large de Bergen. Deux d'entre eux tombèrent sous les coups des *Lt.* Arnoldy (6e victoire) et *Uffz.* Niemeyer (5e v.), tous deux ayant été légèrement blessés par les tirs défensifs. Les six mois du II./JG 77 en Norvège touchaient à leur fin. Le 9 novembre, le *Gruppe* plia bagage. Finies les missions harassantes et dangereuses au-dessus de la mer du Nord ! C'est donc avec soulagement et une certaine impatience que la plupart des pilotes « descendirent » vers le sud. La bonne centaine de victoires qui leur avait été attribuée (et que l'on peut confirmer pour la plupart) leur permettait d'appréhender l'avenir avec quelque confiance. ✦





Un Messerschmitt Bf 109 E camouflé sous les arbres à Marquise.

3

DU REVERS DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE AU RENOUVEAU DU SUCCÈS EN URSS

LE I./JG 77 DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE (JUILLET-NOVEMBRE 1940)

À la fin du mois de juillet 1940, le I./JG 77 affecté à la défense de Berlin quitta Döberitz. Les 2. et 3. *Staffeln* gagnèrent Wyk auf Föhr pour protéger la Frise, tandis que la 1. *Staffel* et le *Stab* s'établissaient à Aalborg pour y renforcer la défense aérienne (suite au départ du III./JG 77). Le 25 août, le I./JG 77 fut appelé sur la côte française à Marquise en plein secteur offensif. Le *Gruppe* allait être engagé dans la bataille d'Angleterre.

Le 31 août, après quelques jours d'acclimatation, le I./JG 77 mené par l'*Oblt.* et *Staka* Ehrig décolla pour sa première chasse libre. Un combat débuta sur le Kent. Un Spitfire fut revendiqué par le *Lt.* Herbert Mütherich (3./JG 77) mais la 2. *Staffel* perdit son *Staka*, l'*Oblt.* Ekkehard Priebe, capturé après avoir sauté en parachute près de Elham. Lors de la seconde mission (une escorte de bombardiers), une formation de Hurricane surprit le *Gruppe*, abattant six de ses pilotes (un tué et quatre prisonniers de guerre, dont Ehrig). La sixième victime fut le *Fw.* Adolf Borchers qui sauta sur la Manche. Une vedette britannique fut mitraillée par le *Fw.* Heinz Escherhaus qui protégeait son *Rottenführer*, si bien que Borchers fut récupéré par le *Seenot*. Seuls deux Hurricane furent revendiqués. En dépit de cette catastrophe, il fallut repartir sur l'Angleterre. Une nouvelle rencontre avec des Spitfire tourna cette fois à l'avantage de la JG 77 avec deux victoires. Le soir de cette première incursion sur les îles britanniques, la consternation était totale à Marquise. La 1./JG 77 avait perdu quasiment la moitié de ses effectifs dont son *Kapitän* et la 2./JG 77 avait de même été amputée du sien. L'*Oblt.* Hans-Karl « Gigi » Keitel reprit la 1. *Staffel* et l'*Oblt.* Franz « Gockl » la seconde. Le mauvais temps du 1er septembre permit de souffler. Le 2, les *Oblt.* Herbert Kunze et Rudolf Meixner revendiquèrent leurs premières *Luftsiege* (deux Spitfire) et il en fut de même le 3 pour le *Kommandeur* Janke. Le lendemain, cinq victoires furent obtenues

pour un Bf 109 tombé en mer (pilote sauvé). Les 5 et 6 septembre virent les dernières grandes attaques diurnes allemandes sur les aérodromes, la Luftwaffe se tournant vers Londres devenu l'objectif prioritaire.

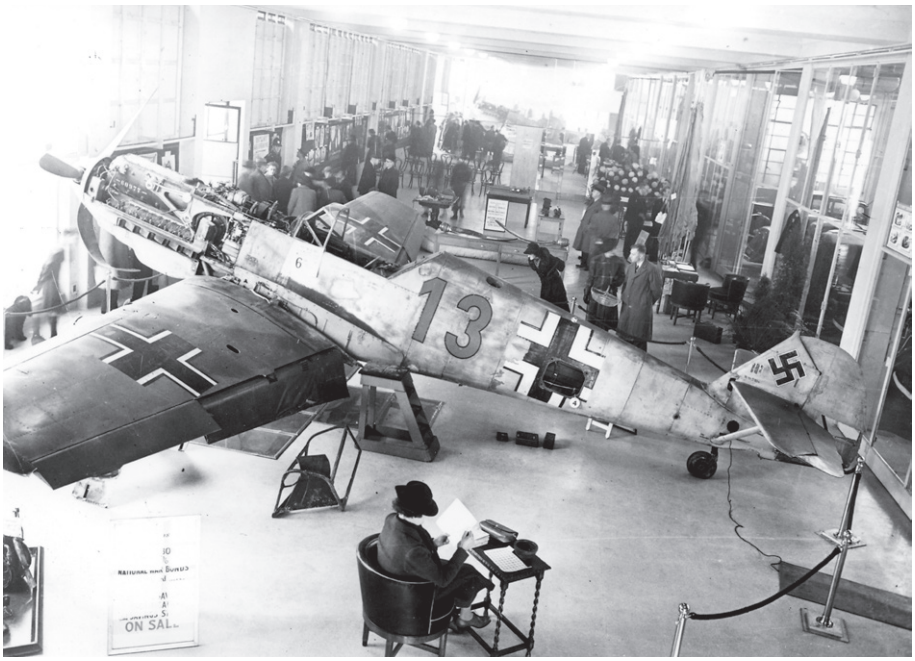
Après avoir été passé en revue par le *Reichsmarschall* Göring venu à Marquise, le I./JG 77 connut un succès d'importance le 7 septembre lors d'une escorte de bombardiers volant vers Londres. Opérant sous le commandement de la JG 51, le I./JG 77 perdit l'*Ofw.* Gotthard Goltzsche (capturé) mais revendiqua une demi-douzaine de Spitfire.

Après une accalmie d'environ une semaine imputable au mauvais temps, les missions reprirent leur fréquence habituelle. Le 14 septembre, escorte le matin et chasse libre l'après-midi. Cinq Hurricane et un Spitfire furent revendiqués pour deux pertes allemandes. Le 15, un pilote fut tué mais trois chasseurs britanniques furent réclamés. Les deux semaines qui suivirent furent plus calmes. Le 27 septembre, les combats reprirent de la vigueur et six chasseurs britanniques auraient été descendus sans perte allemande. Cependant, le dernier jour du mois vit la 2./JG 77 amputée d'un de ses plus anciens pilotes lorsque l'*Oblt.* Walter Leyerer fut tué près de Hastings. Ce vétéran d'Espagne était crédité de trois victoires dont deux remportées lors de la campagne à l'ouest.

Octobre 1940 vit le I./JG 77 contraint d'expérimenter une nouvelle tactique : celle des *Jabo*, les chasseurs-bombardiers. Göring imposa en effet à chaque groupe de désigner une escadrille dont les appareils emporteraient sous le ventre une bombe de 250 kg ou quatre de 50 kg. La 1./JG 77, choisie pour cette tâche au sein d'un I./JG 77 passé à cette époque sous tutelle de la JG 54, bénéficia d'une courte instruction dispensée par les équipages de l'Erpr.Gr. 210 à Denain. Le 5 octobre, première victoire officielle du *Fw.* Heinrich Klöpper qui avait été temporairement écarté de l'unité à la suite de sa blessure du 15 mai.

▲ Le I./JG 77 en attente. Une scène prise ici à l'hiver 1939-1940, mais qui allait se répéter d'innombrables fois entre deux missions sur l'Angleterre au cours de l'été suivant.

▼ Le 25 octobre 1940, le *Gefr.* Karl Raisinger posa son appareil en Angleterre. Le Bf 109 fut exposé pour lever des fonds en faveur des forces armées britanniques.



Messerschmitt Bf 109 E-1

2./JG 77
Marquise, France, août 1940

▲ Visite du *Reichsmarschall* Hermann Göring à Marquise.

▼ Un Bf 109 configuré en *Jabo*. Sur la bombe, cette phrase menaçante : « avec des bombes et des grenades, nous allons cramer le *Tommy* »

Le 8 octobre, le *Lt.* Escherhaus dut se poser sur le sol anglais où il fut capturé. Il ne fut pas victime d'un chasseur mais bien… de son propre canot pneumatique qui s'était gonflé par accident dans l'habitacle !
Le 10 octobre, diverses unités de *Jabo* furent lancées massivement sur l'Angleterre. Pas d'affrontement pour le I./JG 77. En soirée, par contre, la 3./JG 77 intercepta une formation de Blenheim et en revendiqua deux.
La première perte d'un *Jabo* survint le lendemain, le Bf 109 E-4 touché au-dessus de la Manche réussissant à se crasher au cap Gris-Nez (pilote indemne).
Le 12 octobre, trois missions *Jabo* furent lancées près de Hastings. Lors de la première, trois Hurricane furent abattus. Le 17, après plusieurs opérations *Jabo*, un important engagement eut lieu sur le secteur de Londres. Pour la perte d'un appareil tombé en Manche (pilote sauvé), pas moins de dix (!) Hurricane furent revendiqués par le I./JG 77. Un chiffre très certainement surfait. Les missions suivantes furent moins glorieuses. Le 20 octobre, le *Fw.* Heinz Wilhelm (3./JG 77) fut capturé. Il avait été crédité de trois victoires lors de la campagne à l'ouest. Cinq jours plus tard, le *Gefreiter* Karl Raisinger, titulaire d'une *Luftsieg*, fut de même fait prisonnier.
Les dernières victoires du I./JG 77 furent remportées par deux des *Staka*, les *Oblt.* Keitel (un Spitfire le 30 octobre) et Franz Hahn (un Spitfire le 8 novembre). Le 2 novembre, le I./JG 77 se vit officiellement soumettre à la JG 51 et, le 21, fut désigné IV./JG 51. Cette redénomination étonne pour deux raisons. Pour la première fois dans la courte histoire de la Luftwaffe, une *Geschwader* réunissait quatre *Gruppen*. Ensuite, la JG 77 qui, depuis le 5 juillet se retrouvait enfin au complet, se voyait de nouveau réduite à deux *Gruppen*.
Bien des pilotes de l'ex-I./JG 77 périrent dans les années qui suivirent tandis que certains (Nordmann, Klöpper, Mütherich, Borchers…) obtinrent la *Ritterkreuz*. Lors de ces combats sur l'autre rive de la Manche, le I./JG 77 revendiqua 57 victoires mais perdit 14 pilotes (5 tués et 9 prisonniers) tout en déplorant deux blessés graves.

L'INTERMÈDE BRETON DES II. ET III./JG 77 (NOVEMBRE 1940-MARS 1941)

Avec l'automne, la bataille d'Angleterre prit fin et la Luftwaffe ramena progressivement ses escadres en repos dans le *Reich*. Le II./JG 77 fut par contre appelé

en France. Il était commandé comme suit : *Stab* II./JG 77 aux ordres du *Hptm.* Franz-Heinz Lange, 4./JG 77 de l'*Oblt.* Helmut Henz, 5./JG 77 de l'*Oblt.* Berthold Jung et 6./JG 77 de l'*Oblt.* Wilhelm Moritz.

Le 10 novembre 1940, le détachement avancé du II./JG 77 quitta la Norvège. Le 16, un des deux Ju 52 s'écrasa près de Brest, causant la mort de onze mécaniciens ainsi que des quatre hommes d'équipage. Le 18, le *Gefr.* Heinrich Matzke (4./JG 77) se tua lorsque son « Emil » percuta le sol au nord de Brest à la suite d'un problème de moteur. Dès leur arrivée, les pilotes se familiarisèrent avec leurs nouveaux cantonnements, la Bretagne et les secteurs devant faire l'objet d'une protection particulière. Le QG du *Gruppe* s'installa au château Heilmann près de Brest. Le *Coastal Command* poursuivait ses missions d'attaque et de surveillance des côtes du continent. Le 23 novembre, une partie de la 5./JG 77 décolla en alerte pour intercepter une formation de bombardiers. Un Blenheim (probablement du No 59 Sqn) tomba sous les coups de l'*Uffz.* Hans Esser. Le 24, le II./JG 77 se retrouvait au complet à Brest-Guivapas. La 4./JG 77 fut alors détachée à Cherbourg pour épauler la JG 2.

Fin novembre 1940, le III./JG 77 entama à son tour son déménagement vers la France au départ de Döberitz, arrivant comme son « unité sœur » par petits détachements. Établissant ses quartiers dans un premier temps à Dinan, le *Gruppe* était commandé comme suit : *Stab* III./JG 77 aux ordres du *Hptm.* Alexander von Winterfeldt, 7./JG 77 de l'*Oblt.* Wolfdieter Huy, 8./JG 77 de l'*Oblt.* Kurt Ubben et 9./JG 77 de l'*Oblt.* Armin Schmidt. Le *Stab*/JG 77 s'établit le 30 à Dinan mais déménagea pour Guivapas une semaine plus tard.

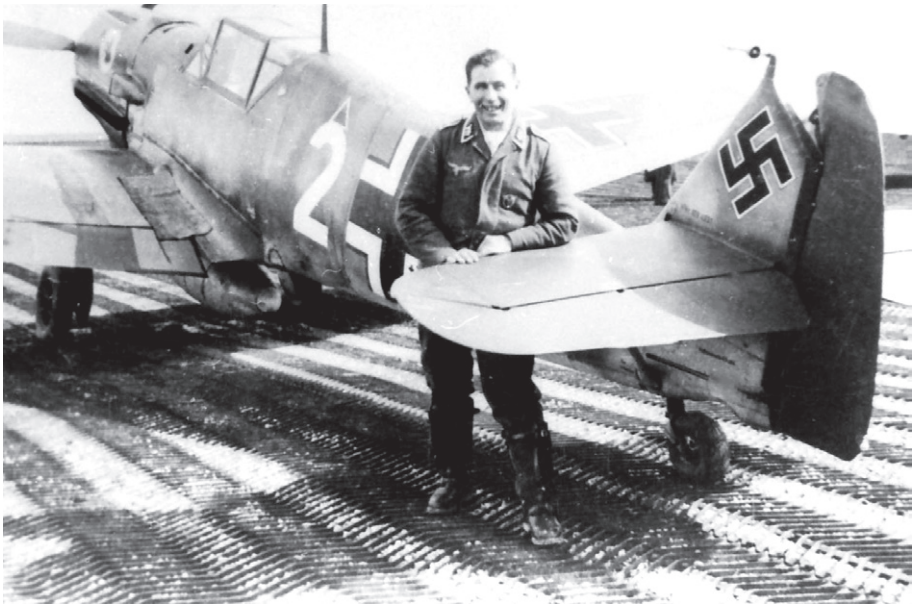
Décembre fut un mois fort calme. Seuls quelques Spitfire de reconnaissance jouaient les trouble-fêtes. Eduard Isken (7./JG 77) se souvenait de ce séjour : « La vie en France était merveilleuse, nous étions de vrais coqs en pâte. Nos quartiers étaient éloignés de la piste de quatre à cinq kilomètres. Elle était assez dangereuse car très humide. Il fallait la recouvrir de grilles pour la rendre praticable. Un de nos pilotes, le *Fw.* Bouillon, en fit l'amère expérience. Lors d'un atterrissage, son « 109 » resta planté dans la boue et c'est par chance qu'il parvint à s'en extraire. Noël fut très agréable grâce entre autres à la visite d'une troupe théâtrale. Ce fut une grande fête ».

Une seule victoire fut encore enregistrée cette année 1940 lorsque, le 21 décembre, l'*Uffz.* Rudolf Schmidt (5./JG 77) abattit un Blenheim du No 236 Sqn au nord de Plouguin.

Des changements de cadres eurent de nouveau lieu, le *Reichsmarschall* Göring ayant exigé le départ des vétérans de la Grande Guerre de tous les postes-clef.

▲ Inhumation à Brest des tués du trimoteur de transport Junkers Ju 52 crashé le 16 novembre 1940.

▼ Un Bf 109 de la JG 77 atterrit sur l'aérodrome de Guipavas, près de Brest.



▲ L'*Uffz.* Johann Pichler (7./JG 77) devant son Bf 109 E-7 en Bretagne. On distingue l'insigne à la tête de loup choisi par le *Kommandeur* von Winterfeldt.

▲ À Guipavas, le *Hptm.* Helmut Henz, *Staka* de la 4./JG 77, joue avec les mascottes.

Ce fut le cas pour le *Kommodore* de la JG 2, Harry von Bülow (ancien *Kommandeur* du II./JG 77) mais également de l'*Obstlt.* Roediger von Manteuffel qui céda son poste de *Kommodore* de la JG 77 au *Major* Bernhard Woldenga, âgé de quarante ans et ancien de la marine marchande, un des plus anciens *Kommodore* de la chasse allemande. Le *Staka* de la 6./JG 77, l'*Oblt.* Wilhem Moritz, appelé à la *Jagdschule* 4, fut succédé par l'*Oblt.* Walter Hoeckner.

Le 2 janvier 1941, les pilotes de la 7./JG 77 s'installèrent à Cherbourg. Leurs activités furent handicapées par des chutes de neige.

Le premier engagement de l'année eut lieu le 4 janvier avec une demi-douzaine de Blenheim lancée sur Guivapas. Dix Bf 109 du II. *Gruppe* les interceptèrent et l'*Uffz.* Rudolf Schmidt fut crédité d'une victoire.

Le 16 janvier, le III./JG 77 quitta Dinan pour Saint-Brieuc. Ce jour-là, il subit sa première perte en Bretagne lorsque son Klemm Kl 35 de servitude s'écrasa avec son pilote près de Pontivy.

Les pilotes du II./JG 77 affectés à la protection de la rade de Brest connurent une recrudescence d'attaques du *Coastal Command* lorsque le croiseur lourd *Admiral Hipper* mouilla à Brest pour préparer sa prochaine sortie en Atlantique. Des victoires furent revendiquées. Le 1er février, l'*Uffz.* Horst Bochmann (4./JG 77) abattit un Beaufort du No 217 Sqn au large de Morlaix. Trois jours plus tard, l'*Uffz.* Schmidt envoya un Blenheim du No 53 Sqn s'écraser en mer. Le 15 février, le II./JG 77 intercepta un raid de Beaufort du No 217 Sqn près de Brest. Trois furent victimes des *Hptm.* Helmut Henz, *Ofw.* Ertel et *Uffz.* Rudolf Schmidt.

Le 20 février, la III./JG 77 perdit un second pilote, le *Fw.* Helmut Bouillon (7./JG 77), dans des circonstances très particulières. Selon son ailier, l'*Uffz.* Johann Pichler : « Je décollai en alerte dans la *Rotte* conduite par Bouillon. Nous fûmes guidés vers un bimoteur qui s'avéra être un Ju 88. Je ne remarquai à première vue aucun signe distinctif. Or, on nous avait dit que les Britanniques, lors des combats l'année précédente, avaient récupéré des Ju 88 qu'ils utilisaient dans des missions d'observation sur le continent. Nous nous approchâmes pour identification. L'appareil nous évita. Cette manœuvre étant suspecte, Bouillon piqua à la poursuite du bombardier. Je le suivis. Le mitrailleur arrière tira une rafale et toucha l'avion de Bouillon. Ce dernier voulut reprendre de l'altitude mais sa vitesse était trop élevée et une aile de son Bf 109 fut arrachée. Le Bf 109 piqua vers la mer et le pilote ne put sauter. Je tirai alors sur le Ju 88 et enflammai un de ses moteurs. Il se réfugia dans les nuages. Je m'empressai de survoler la mer, espérant y trouver la trace de mon camarade. Il n'y avait plus que des débris... Au retour à l'aérodrome, je vis un Ju 88 posé sur le ventre. Le bimoteur était bien allemand. J'appris que l'équipage nous avait pris pour des Spitfire. Si mes tirs n'avaient tué personne, deux aviateurs étaient néanmoins blessés. Cette méprise avait ainsi causé trois pertes ».

Le 24, Brest subit une importante attaque de Beaufort en matinée et une autre de Blenheim en soirée. Ce jour-là, le *Fw.* Friedrich Blaurock signala abattre un Beaufort que l'on ne peut cependant identifier. Difficile dès lors de confirmer cette revendication qui aurait été l'unique succès breton du III./JG 77.

En dépit des incessants survols de Brest par la RAF, le II./JG 77 n'engrangea guère de succès. Le 25 février, l'*Uffz.* Hans Esser (5./JG 77) abattit un Blenheim du No 236 Sqn près d'Ouessant. Le 14 mars, l'*Oblt.* Walter Hoeckner fut crédité d'un Blenheim du No 53 Sqn à Saint-Renan. Le dernier combat victorieux de la JG 77 en Bretagne eut lieu le 27 mars au large de Morlaix quand une patrouille du II. *Gruppe* intercepta une formation de Blenheim du No 53 Sqn, deux bimoteurs étant abattus par les *Oblt.* Heinz Deuschle et *Uffz.* Horst Bochmann.

Le lendemain 28, à la surprise générale, on apprit l'ordre de transfert en urgence des éléments de la JG 77 dans le secteur de Vienne à la suite de l'évolution de la situation militaire dans le sud-est. Lassés par les échecs répétés des Italiens en Albanie et craignant une trop grande immixtion de la RAF en Grèce (ce qui aurait menacé les champs pétrolifères roumains), les stratèges allemands décidèrent d'intervenir dans ce pays. Or, à Belgrade, la population serbe s'était soulevée pour rompre l'alliance avec le *Reich*. Il fallut donc modifier les plans en urgence et prélever au pied levé des unités pour attaquer concomitamment la Yougoslavie.

▼ Six pilotes de la 9./JG 77 à Cherbourg le jour de Noël 1940. De gauche à droite : les *Uffz.* Robert Helmer, ?, *Lt.* Emil Omert, *St.Fw.* Georg Seckel, ? et *Ofw.* Erwin Riehl.

LES II ET III./JG 77 DANS « MARITA » (AVRIL 1941)

Le 13 décembre 1940, en prévision d'une intervention dans les Balkans, la directive de guerre n° 20 fut rédigée (opération « Marita »). Progressivement, des unités allemandes firent mouvement vers l'Europe centrale. À

▲ Des Bf 109 du III./JG 77 en Roumanie peu avant l'opération « Marita ». La « Wolfskopf » est bien visible.

la suite de la volte-face de Belgrade, la directive n° 25 du 27 mars 1941 incluait désormais l'invasion de la Yougoslavie. La JG 77 fut donc mise à contribution et, du 1er au 4 avril, le *Stab* et les deux *Gruppen* quittèrent la France pour Vienne, puis Deta en Roumanie. Ce secteur étant peuplé principalement d'Allemands de souche (*Volksdeutsche*), les hommes de la JG 77 logés chez des particuliers furent bien accueillis. Après l'ablation du I./JG 77, le *Stab*/JG 77 se vit soumettre les II. et III./JG 54.

Le soir du 5 avril, les pilotes apprirent que l'offensive était fixée au lendemain. La première mission fut une escorte de bombardiers partant sur Belgrade. Des engagements aériens débutèrent et la JG 77 revendiqua une dizaine de victoires dont quelques Bf 109 yougoslaves. Des appareils furent également mitraillés sur des aérodromes. Comme allait l'écrire le *Lt.* Emil Omert : « Lors de plusieurs attaques au sol, je détruisis avec ma *Rotte* six appareils. Je ne pus néanmoins réclamer que trois destructions à 100 %. Je tirai dans l'aile droite d'un Bf 109 à l'atterrissage. La défense antiaérienne était pauvre sur l'objectif, mais très puissante sur le chemin du retour ». Une seule perte ce jour-là, l'*Oblt.* Heinz Deuschle (6./JG 77) étant contraint de se poser près de Pancevo. Assisté par des sympathisants, il revint le 9 avril.

Le 7 avril, le II./JG 77 escorta des *Stuka* et détruisit deux appareils au sol. Le III./JG 77 déménagea sur l'aérodrome bulgare de Vrba. Le 10, il gagna Skopje, menant sa première opération au départ de la Macédoine : des mitraillages dans la région de Prilep. Les jours suivants, une neige abondante cloua au sol les appareils des deux camps. Belgrade étant tombée, la Roumanie fut délaissée et le *Stab* déménagea le 11 à Vrba, suivi, deux jours plus tard, par le II. *Gruppe*. Ce 13, le III./JG 77 se déplaça à Prilep, ses pilotes effectuant leur première attaque en Grèce : un mitraillage de véhicules britanniques à Ptolémaïs.

Le 14 avril, la JG 77 était en territoire hellène : les *Stab* et II./JG 77 à Gorgopios et le III./JG 77 à Axiopolis.

À l'aube du 15 avril, le II./JG 77 fut envoyé combattre sur l'important aérodrome de Larissa. La 4./JG 77 se heurta aux Hurricane du très agressif No 33 Sqn. Deux chasseurs britanniques tombèrent sous les coups des *Lt.* Jakob Arnoldy et *Fw.* Otto Köhler mais ils furent abattus à leur tour.

▼ Un repas pris sur le pouce à la 9./JG 77 entre deux missions sur la Grèce.

▲ Le 15 avril 1941, le *Lt.* Jakob Arnoldy posa son Bf 109 à Larissa, puis fut assassiné dans des circonstances qui restent obscures.

Si Arnoldy parvint à poser son avion sur la piste de Larissa, son sort final demeure toujours nimbé de mystère (il aurait été lynché par des soldats). Köhler eut plus de chance et put se cacher. Ce même jour, huit Bf 109 interceptèrent deux Lysander du No 208 Sqn. Un fut abattu par l'*Ofw.* Werner Petermann (5./JG 77). Lors d'un mitraillage de l'aérodrome de Dudvurovka, au moins dix Blenheim furent détruits. L'après-midi, le *Stab*/JG 77 perdit l'*Oblt.* Erich Friedrich victime de la DCA adverse. Porté un temps disparu, il revint cependant à l'unité deux jours plus tard. Cette première journée de combats sur la Grèce fut quelque peu désastreuse. Si de nombreuses victoires furent remportées, l'escadre avait perdu trois appareils ainsi qu'un as.

Le 16, les *Stab* et II./JG 77 quittèrent Gorgopios pour Korinos. Les aérodromes de campagne étaient frustes et l'*Uffz.* Franz Högel (5. *Staffel*) se tua lorsque son Bf 109 E-4 se retourna à l'atterrissage dans un sol fort marécageux. Une partie du III./JG 77 gagna également Korinos, le reste demeurant à Axiopolis.

Le 17 avril, la 77e escadre allait enfin mettre en pratique l'entraînement comme *Jabo* suivi l'année précédente. La première attaque de navires alliés fut lancée avec vingt-sept appareils (dont huit *Jabo* du III./JG 77) sur trois bâtiments dans la baie de Volos. Lors de la seconde, l'*Oblt.* Wolfdieter Huy (*Staka* de la 7./JG 77) plaça un coup au but sur un cargo de 4 000 tonnes. Ce jour-là vit la capitulation de la Yougoslavie.

Le 18, le mauvais temps ralentit les opérations aériennes. Néanmoins, des Blenheim des No 11, 84 et 211 Sqn bombardèrent des troupes allemandes près de Korinos. La 9./JG 77 fut appelée à l'aide et deux bombardiers furent abattus par les *Kapitäne* Armin Schmidt et *Lt.* Kurt Lasse.

Le 19, à la chute de Larissa, les *Stab*, II. ainsi que des éléments du III./JG 77 se déplacèrent sur cet aérodrome. Le reliquat du III. *Gruppe* laissé à Axiopolis gagna Korinos. Ce jour fut très chargé. La 5./JG 77 abattit deux PZL P.24 de l'aviation hellénique (*Oblt.* Jung et *Oblt.* Gerhard Rahm – ce dernier, pilote de Ju 87 au II./St.G. 2 en 1940, avait été transféré à la 5. *Staffel* en octobre 1940). Les pilotes du III./JG 77 mitraillèrent la piste de Dodion avant d'effectuer des chasses libres. Sept Hurricane furent interceptés par cinq Bf 109 des 8. et 9./JG 77 sur Lamia. Trois Hurricane furent revendiqués (un seul aurait été sérieusement endommagé) mais trois « 109 » furent abattus : ceux de deux *Kapitäne* – *Oblt.* Schmidt (9./JG 77) et *Oblt.* Ubben (8./JG 77) – et un troisième que son pilote put poser sur le ventre à Korinos. Schmidt tenta de sauter mais son parachute se mit en torche. Ubben fut récupéré par le Fi 156 personnel du général Wolfram von Richthofen que le Dr. Guerke, médecin au *Stab* III./JG 77, avait réquisitionné. Passionné de pilotage, ce praticien titulaire d'un brevet civil cherchait toute occasion de prendre les commandes. Lors d'une patrouille d'une *Rotte* du III./JG 77 sur le golfe de Volos, cinq Blenheim furent revendiqués… ce qui semble douteux. La 9. *Staffel* fut reprise par le *Lt.* Kurt Lasse, probablement vu son grade et son ancienneté et, au soir, le III./JG 77 se regroupa à Larissa.

Le 20 avril, la Luftwaffe lança une opération spectaculaire mais superfétatoire sur les installations militaires des alentours d'Athènes. Un pilote de la 9./JG 77 fut blessé par la DCA du Pirée, son appareil étant détruit. Les missions de la JG 77 se poursuivirent désormais sur l'Attique. Le 21, le VIII. *Fliegerkorps* créa trois groupes de combat mélangeant chasseurs, bombardiers et *Stuka*, un groupe étant placé sous le commandement du *Major* Woldenga. Les Bf 109 escortèrent dès lors activement les Do 17 de la KG 2.

Le 22, la JG 77 détruisit plusieurs avions au sol. Le *Kapitän* Huy et son habituel *Kaczmarek* (ailier), le placide Johann Pichler, placèrent deux coups au

▼ Des appareils de la JG 77 sur fond de massifs balkaniques enneigés.

but sur un cargo de quelque 3 000 tonnes. Le 23 avril, lors de la première attaque visant un aérodrome de la périphérie d'Athènes, l'avion du *Kommandeur* du II./JG 77, le *Hptm.* Franz-Heinz Lange, fut frappé de plein fouet par un obus de DCA à Karopion et explosa. Le II. *Gruppe* fut alors repris par son camarade, le *Hptm.* Helmut Henz, un autre vétéran de l'unité. Un Lysander du No 208 Sqn fut abattu par l'*Ofw.* Herbert Höhne (9./JG 77). Le 24 avril, les attaques de navires s'intensifièrent. Le *Kommodore* Woldenga en personne aurait largué sa bombe sur un pétrolier de 3 000 tonnes. Ce jour-là, nouvelle perte due à la DCA : le *Lt.* Siegfried Freytag (6./JG 77), blessé sur Athènes, dut sauter. Capturé et envoyé à l'hôpital, il fut libéré à la chute de la capitale grecque.

Le lendemain 25, lors d'une escorte de *Stuka* sur le port de Nauplie, le *Fw.* Otto Unertl (9./JG 77) fut également tué par la DCA. Au cours des attaques de navires, Wolfdieter Huy se révéla particulièrement efficace, plaçant au moins trois coups au but sur trois bâtiments. Le 27 avril, les *Stab* et III./JG 77 s'installèrent à Tanagra. Le lendemain, le II./JG 77 partait pour Tatoi (banlieue d'Athènes).

À la suite de la retraite du corps expéditionnaire britannique, la JG 77 n'effectua plus que des patrouilles ou des vols de protection limités. Lors de « Marita », l'escadre revendiqua 27 avions abattus et 29 bâtiments coulés. Contrairement aux navires, le chiffre des victoires aériennes fut très probablement exagéré. Pour ce résultat, les deux *Gruppen* avaient perdu un *Kommandeur*, un *Staffelkapitän*, un as de valeur (Arnoldy) et trois autres pilotes. Le matériel avait cependant sérieusement « trinqué » : une trentaine de Bf 109 avait été détruite en combat, tandis que le reste des appareils était fatigué. Selon Georg Schirmböck : « À la fin de la campagne, le II./JG 77 dont je faisais partie n'avait plus qu'une demi-douzaine d'avions en état de vol ». Lors de la grande parade de victoire du 3 mai, le III./JG 77 ne put rassembler que neuf Bf 109 pour survoler Athènes.

Il fallait cependant reconstituer au plus vite l'unité car, dès le 25 avril, la *Kriegsweisung* 28 préparant l'opération « Merkur », l'invasion aéroportée de la Crète (dernier point fort britannique en Méditerranée orientale), avait été promulguée.

LES II. ET III./JG 77 DANS « MERKUR » (MAI 1941)

Entre les deux campagnes de Grèce, la JG 77 ne disposa que d'un très court répit. Ses membres purent tout au plus bénéficier de quelques jours d'accalmie pour visiter Athènes et son Acropole, profiter des bains de mer ou fourrager dans l'important matériel abandonné par le corps expéditionnaire du *Commonwealth*. Dès le 11 mai, l'escadre fit mouvement vers l'extrémité sud du Péloponnèse pour occuper le très fruste aérodrome de Molaoi (près de Sparte) plus proche de la Crète. Les chasseurs monomoteurs pouvaient ainsi opérer sur la Crète en dépit de l'autonomie limitée du Bf 109. Le I.(J)/LG 2 fut alors soumis à l'escadre dès le 12 mai. Comme lors de « Marita », les avions souffraient de la poussière constante causant l'usure prématurée des moteurs.

▲ Un « Emil » du III./JG 77 posé sur le ventre en pleine campagne grecque. On aperçoit nettement la couleur jaune du capot moteur et de la dérive, signes distinctifs de l'aviation de l'Axe dans cette campagne des Balkans.

◀ Sur la piste de Molaoi, deux des appareils cédés à la JG 77 pour « Merkur » : un Bf 109 du II.(S)/LG 2 arborant le triangle noir distinctif de la *Schlacht* (aviation d'assaut) et un autre de la JG 2.

▲ Gros plan sur la queue du « 109 » de von Eichel-Streiber. La dérive déchiquetée confirmait la puissance de feu des canons antiaériens de l'île.

▲▲ Le 14 mai, l'appareil du *Lt.* Diethelm von Eichel-Streiber (*Stab* III./JG 77) revint *in extremis* à Molaoi après avoir été mis en pièces par la DCA de Crète.

L'escadre reçut alors des Bf 109 provenant de diverses unités : de la JG 54, du II.(S)/LG 2 et même de la JG 2 ! Des pilotes furent renvoyés en Roumanie pour convoyer des appareils neufs ou réparés.

À l'aube du 14 mai, soixante Messerschmitt de la JG 77 décollèrent en direction de la grande île de Crète. La première mission des chasseurs monomoteurs lors de « Merkur » fut un mitraillage de l'aérodrome de Maleme. Les Allemands décochant des milliers de projectiles sur les appareils parqués furent si absorbés par cette tâche qu'ils n'aperçurent pas trois appareils du No 33 Sqn. Quatre Hurricane furent revendiqués mais seuls deux auraient été perdus. Deux Bf 109 ne revinrent pas à Molaoi, leurs occupants ayant été tués. Lors du raid suivant, la DCA frappa l'avion du *Lt.* Diethelm von Eichel-Streiber (attaché au *Stab* III./JG 77 et neveu de von Winterfeldt). Volant avec la peur au ventre sur la mer, von Eichel réussit néanmoins à se poser *in extremis* à Molaoi avec le plan fixe et la dérive en dentelles.

Le 16, la JG 77 repartit mitrailler Maleme puis escorta des Ju 87 sur la baie de Souda, l'importante rade crétoise. Dans son journal, le *Lt.* Omert a décrit cette journée : « En début d'après-midi, douze machines du *Gruppe* escortent des *Stuka* sur la Crète. Je mène le *Schwarm* de la 9. *Staffel*. Un groupe de *Stuka* attaque quinze navires dans le port de La Canée. Quelques Hurricane tentent de désorganiser le raid. Les *Stuka* marquent quatre coups au but de premier ordre ! Avec mon *Schwarm*, je reste prudemment à distance de la DCA, la plus terrible que j'aie pu affronter. Les *Lt.* Mann et *Ofw.* Perrey de la 8. *Staffel* ne reviennent pas ». Idem pour deux Hurricane du No 33 Sqn. Les deux Allemands furent capturés.

Les 17 et 18 mai, la JG 77 revint sur la Crète pour ne rencontrer plus guère d'opposition. Le 18, seul le *Fw.* Otto Niemeyer (4./JG 77) remporta une facile victoire sur un Hurricane de remplacement.

Le lendemain 20 mai fut le jour de la fameuse invasion aéroportée de l'île. Dès 6h30, la JG 77 décolla de Molaoi pour escorter des Ju 52 chargés de parachutistes. Ceux-ci étant attendus par l'adversaire, les pertes furent lourdes. Dans l'après-midi, tout appareil allemand fut requis en appui des aéroportés. Ainsi, des chasseurs du II./JG 77 mitraillèrent une concentration de troupes britanniques près de La Canée. Mais le *Gruppe* fut pris sous le feu d'une DCA intense qui abattit quatre appareils (un tué et trois capturés dont le *Staka* Jung). Sur Réthymnon, le III./JG 77 perdit le *Fw.* Dietrich Saake (7./JG 77) abattu par la DCA et capturé. Le bilan de la JG 77 pour cette première journée de « Merkur » fut très lourd : cinq pilotes perdus avec leurs machines, tandis que dix-huit autres Bf 109 étaient sévèrement endommagés (soit l'équivalent des pertes de l'escadre pour toute l'opération « Marita » !). Au sol, les parachutistes capturèrent l'aérodrome de Maleme durant la nuit.

Le 21 mai, les premiers Ju 52 se posèrent à Maleme appuyés par la JG 77. Au matin du 22, l'escadre reçut l'ordre prioritaire d'attaquer les bâtiments de la Royal Navy ayant détruit une flottille de ravitaillement. Profitant des versions *Jabo* des Bf 109 cédés par le II.(S)/LG 2, toute la JG 77 (et plus seulement ses deux *Jabostaffeln*) fut mise à contribution. Malgré le caractère très risqué de ces attaques, les pertes furent étonnement limitées. La 5. *Staffel* (reprise par l'*Oblt.* Schirmböck) perdit l'*Oblt.* Otto Grobe abattu par la DCA et capturé. De nouveau, l'*Oblt.* Huy et sa 7e escadrille très spécialisée se distinguèrent, leurs bombes frappant sérieusement un destroyer et endommageant le cuirassé *Valiant*.

Avec l'envoi par air des renforts allemands et l'agrandissement des poches par les *Fallschirmjäger*, le contrôle de la situation commença à échapper aux défenseurs britanniques. Le 23 mai, le II./JG 77 détacha une *Rotte* sur l'île. Ce même jour, les *Jabo* des 5. et 7./JG 77 coulèrent au moins cinq vedettes (MTB) britanniques dans la baie de Souda (proche de Maleme).

Le 25, des Blenheim et Maryland vinrent bombarder Maleme. La *Rotte* du II./JG 77 abattit trois Blenheim du No 14 Sqn. Mais un peu plus tard, le II./JG 77 subit une lourde perte en la personne de son *Kommandeur*, le *Hptm.* Helmut Henz. Patrouillant entre la Crète et le Péloponnèse, il repéra un Blenheim. Il piqua vers lui mais son appareil, atteint par une rafale, s'abîma en mer. Henz, un vétéran aux quatre victoires, fut le deuxième *Kommandeur* du II. *Gruppe* à périr en moins d'un mois ! En fin d'après-midi, deux Hurricane du No 274 Sqn furent abattus par le II./JG 77.

Le 26, plusieurs appareils de la JG 77 se succédèrent à Maleme, décollant et atterrissant

▲ Un Bf 109 E-7 de la II.(S)/LG 2 cédé au III./JG 77. Les mécaniciens se contentèrent de peindre la tête de loup sans recouvrir le marquage initial ainsi que le nom honorifique de Harry Seidel (un pilote de la LG 2 tué en mars 1941). Ces avions équipés pour emporter une bombe se révélèrent fort utiles pour l'attaque des navires britanniques.

entre les carcasses d'appareils. La RAF fit son apparition, comme le décrit le *Lt.* Emil Omert dans son journal : « Décollage à l'aube à 4h00 de Molaoi pour Maleme. J'atterris avec ma *Rotte* sur la piste encombrée d'une centaine d'épaves. Atterrir dans ces conditions relève de l'acrobatie. Nous passons toute la journée assis dans la cabine, à proximité de cratères où nous pourrions nous abriter. Rien à boire ni à manger. Le soleil nous brûle sans pitié. En début d'après-midi, vers 16h00, surgissent un Blenheim et deux Hurricane. Je décolle avec l'*Oblt.* Hoeckner et poursuis les Hurricane. Je les perds de vue au-dessus de la mer. Revenant à la base, j'aperçois un Blenheim en-dessous de moi, il survole l'aérodrome. Alors qu'il s'apprête à fuir vers la mer en vol rasant, je l'attaque par derrière, légèrement plus haut. Quand il me remarque, il vire à gauche, vers la terre. Je tire avec les canons de l'aile gauche. Le Blenheim touche le sol et brûle. L'équipage peut se sauver. Il y a deux blessés, un grièvement et l'autre légèrement. Je n'ai pas été touché. Peu avant 7h00, nous subissons une pluie de bombes. L'*Oblt.* Hoeckner abat deux Blenheim. Au crépuscule, quand le décollage est devenu impossible, une formation de quatre Blenheim survole la piste à haute altitude. Nouvelle pluie de bombes. Nous nous réfugions dans les cratères. L'aérodrome est en feu. Nous passons la nuit dans les abris alors que les *Tommies* lâchent encore des rafales de mitrailleuses ». Outre ses deux Blenheim, l'*Oblt.* Hoeckner revendiqua un Hurricane. Le « Blenheim » d'Omert devait être un Maryland du No 24 SAAF Sqn avec un équipage FFL. Au soir, le général Bernard Freyberg, commandant la défense de l'île, envoya un message alarmiste en Égypte et l'ordre d'évacuation fut alors lancé. Pendant ce temps-là, une partie du III./JG 77 déménagea de Molaoi pour l'aérodrome de l'île de Scarpanto. La 7. (*Jabo*) *Staffel* de l'*Oblt.* Huy se prépara pour de nouvelles attaques contre la Royal Navy.

Messerschmitt Bf 109 E-7

Avion du *Leutnant* Diethelm von Eichel-Streiber
Adjutant III./JG 77
Molaoi, Grèce, mai 1941

▲ Le *Lt.* Emil Omert (8./JG 77) dans un ex-appareil de la JG 2 « Richthofen » à Molaoi.

Les missions de la JG 77 connurent un sérieux ralentissement à la suite des pertes et dommages aux machines. Selon Georg Schirmböck, tout le II./JG 77 se résuma en dix machines opérationnelles. On ne fait d'ailleurs plus mention de ce *Gruppe* lors des derniers jours de « Merkur », ce qui semblerait indiquer qu'il fut retiré des opérations.

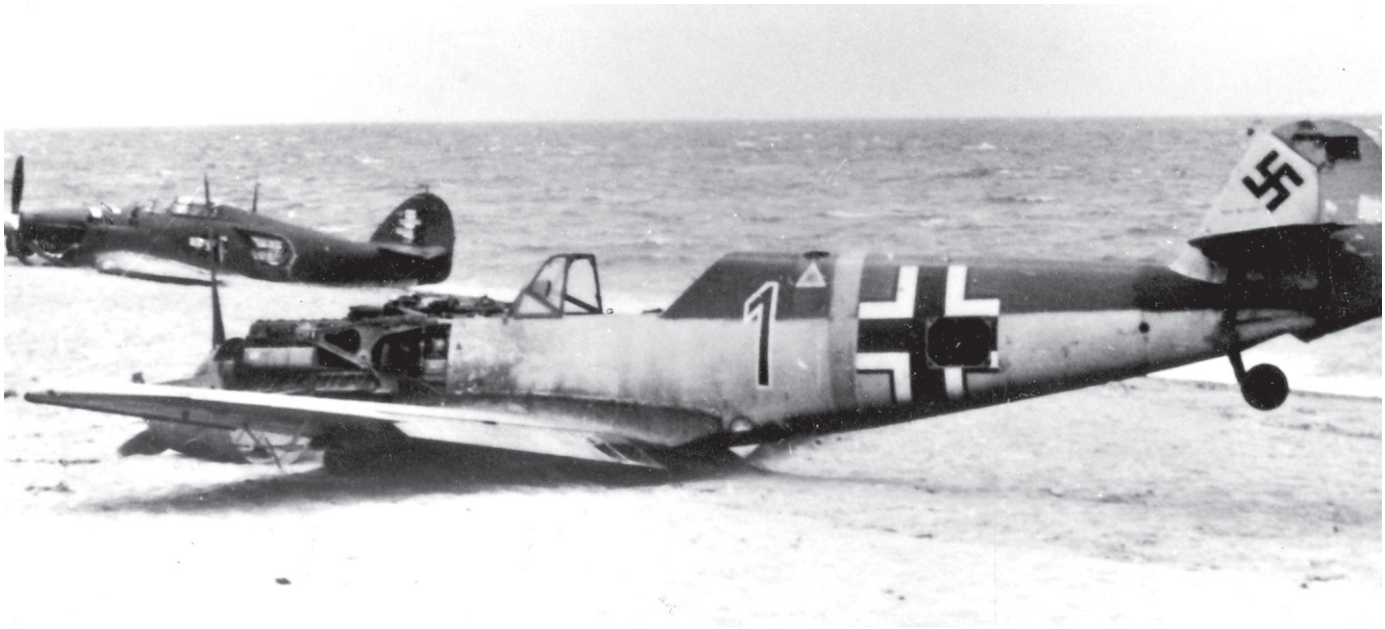
Les missions visant les navires reprirent le 28 au départ de Scarpanto. La 7./JG 77 marqua quelques coups au but sur des navires venant évacuer la garnison d'Héraklion. Ce jour-là, le *Kapitän* fut crédité… du croiseur britannique *Ajax*, victoire quelque peu surprenante car une unique bombe de 250 kg ne pouvait couler pareil colosse. Il est probable que cette mention visait à honorer le chef d'escadrille qui « acheva » ce bâtiment.

Le lendemain 29 mai, la poignée d'appareils de l'escadre toujours en état de voler couvrit le débarquement des troupes italiennes dans la pointe orientale de l'île et l'*Oblt.* Erich Friedrich du *Stab*/JG 77 put abattre un Hurricane venu larguer un message à la garnison d'Héraklion.

Le 1er juin, « Merkur » fut officiellement clôturé. La JG 77 reçut alors l'ordre de revenir en Roumanie assurer la protection de Ploiesti. Entretemps, le personnel de l'escadre eut la joie de voir rentrer deux camarades, les *Ofw.* Herbert Perrey et *Lt.* Harald Mann qui, blessés, n'avaient pas été évacués en Égypte par les Alliés.

Le bilan de cette courte campagne fut élevé pour la JG 77. « Merkur » lui coûta trois pilotes tués ou disparus, trois autres blessés et trois prisonniers de guerre.

▼ Le 20 mai, quatre appareils du II./JG 77 furent abattus par la DCA. Un se posa sur la plage près de l'épave d'un Hurricane.



◀ Lors des premiers jours de l'opération « Barbarossa », les Bf 109 larguèrent des bombes antipersonnel SD 2 qui causèrent souvent des dommages aux avions eux-mêmes.

▼ Cette mise en pylône (*Fliegerdenkmal*) aurait été le fait de l'*Ofw.* Friedrich Blaurock de la 8./JG 77.

Le II. *Gruppe* avait de nouveau perdu un *Kommandeur*, si bien qu'il fut repris par le *Hptm.* Anton « Toni » Mader, un pilote autrichien chevronné menant auparavant la 1./JG 2.
Le 1er juin 1941, le III./JG 77 rejoignit le II./JG 77 à Bucarest. Toujours grand seigneur, le *Major* von Winterfeldt accorda officieusement une permission à ses hommes devant néanmoins promettre de revenir dès le 16 juin à Bucarest avec leur appareil révisé. Au même moment, des mécaniciens de l'unité réceptionnèrent à Vienne quelques Bf 109 F-4 flambant neufs.
Pas un homme ne manqua à l'appel à la date voulue et les II. et III./JG 77 furent rejoints deux jours plus tard par leurs homologues du I.(J)/LG 2 placé à nouveau sous tutelle de la JG 77. Le 20 juin, *Stab* et III./JG 77 déménagèrent à Bacau. Le lendemain, le III./JG 77 se porta sur la petite piste de Roman/Sereth où il retrouva les II./JG 77 et I.(J)/LG 2 venant de s'y poser. La frontière avec l'URSS n'était distante que de quatre-vingts kilomètres...

LES II. ET III./JG 77 DANS « BARBAROSSA » (JUIN-DÉCEMBRE 1941)

Les premiers jours de l'invasion de l'URSS, les deux *Gruppen* de la JG 77 furent soumis au *Heeresgruppe Süd*, le plus puissant des trois groupes d'armées de la Wehrmacht. À l'aube du 22 juin 1941, les troupes allemandes bousculèrent le rideau défensif adverse sur la longue frontière soviétique et, s'enfonçant rapidement en territoire soviétique, capturèrent par milliers des soldats de l'Armée rouge (tout en s'emparant d'une impressionnante quantité de matériel militaire). Dans les airs, les succès de la Luftwaffe furent « prodigieux »… mais nettement exagérés. Ce qui s'explique aisément par la qualité inférieure du matériel aérien soviétique. Mais également par le fait qu'initialement désemparés, les responsables de l'Armée rouge se ressaisirent et, dès le 24, lancèrent à l'assaut des colonnes ennemies des escadres entières de bombardiers le plus souvent dépourvues d'escorte de chasse. Bizarrement, ces attaques eurent lieu à des heures régulières : en matinée, vers midi et dans l'après-midi. Prévenus, les chasseurs allemands placés en embuscade contrèrent efficacement les assaillants. Dans ces grandes mêlées, tous tirant contre tous, les succès furent naturellement gonflés et, comme personne ne pouvait vérifier sur le terrain la réalité des pertes/victoires, force fut de cautionner bien des exagérations émises souvent de bonne foi. On prendra donc ces revendications avec une grande circonspection en estimant que le chiffre pourrait être réduit d'au moins 50 % – si pas plus...
Le 22 juin, dès 3h20, 70 appareils de la JG 77 décollèrent pour attaquer des aérodromes soviétiques avec des bombes à fragmentation SD 2. Quatorze victoires furent revendiquées en combat ainsi qu'une trentaine d'avions détruite au sol. Mais la DCA abattit le *Lt.* Hubert Ebeling (*Stab*/JG 77) qui, comme souvent sur le front de l'est, fut porté disparu. Selon les évaluations allemandes, la Luftwaffe aurait détruit ce jour-là 1 489 appareils au sol et 322 en vol. Même largement tempérés par les archives soviétiques, ces chiffres impressionnent.
Le 23 juin, le rythme du second jour de campagne fut soutenu, avec 18 victoires mais également une perte, l'avion de l'*Uffz.* Hans Illner (6./JG 77) explosant en vol près de Chisinau. En soirée, le *Kommodore* Woldenga apprit sa nomination à la tête de la JG 27 à la suite de la disparition du *Major* Schellmann. Son successeur fut un vétéran d'Espagne, le *Major* Gotthard Handrick, connu grâce à sa victoire au pentathlon moderne lors des JO de Berlin de 1936.

Messerschmitt Bf 109 E-4

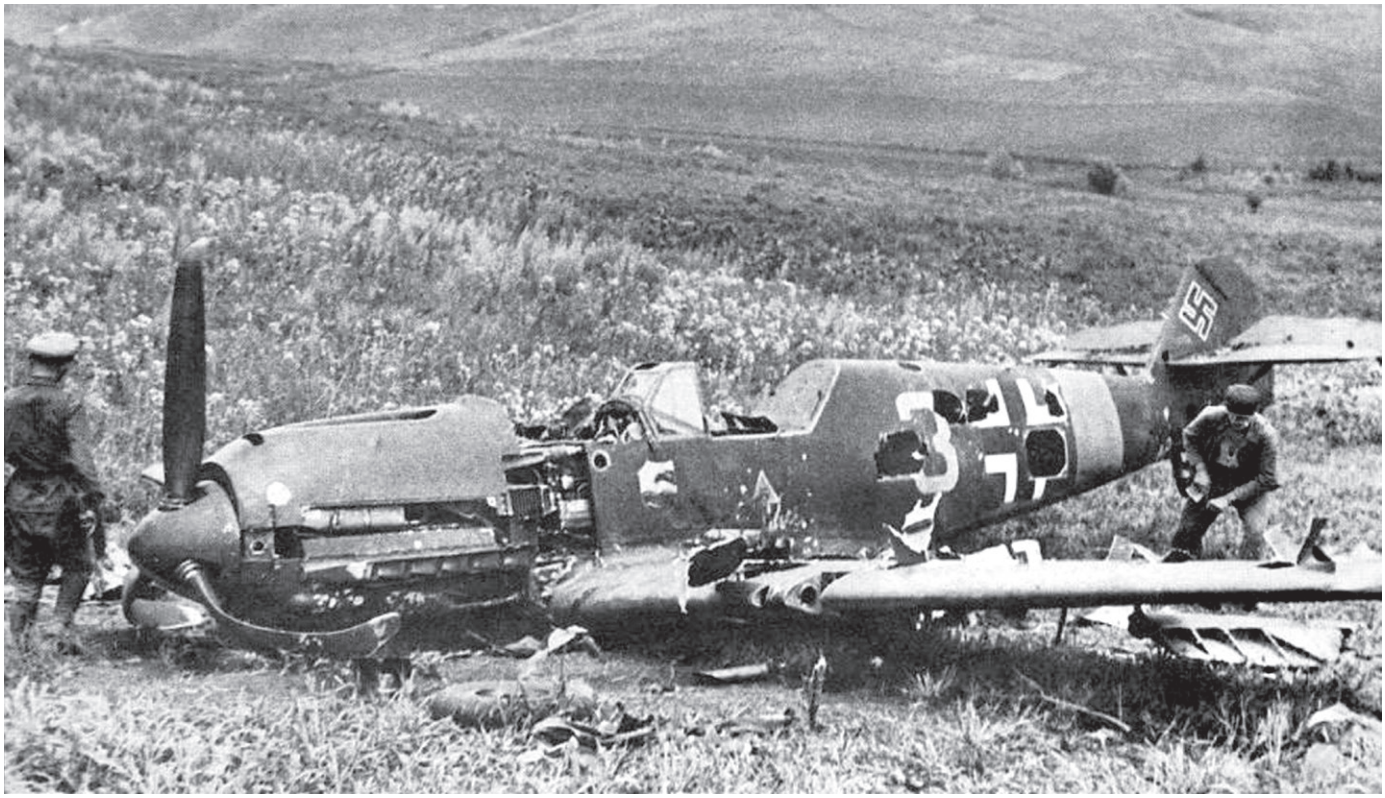
Avion de l'*Oberfeldwebel* Reinhold Schmetzer
8./JG 77
Bălți, URSS, juillet 1941

Les II. et III./JG 77 rejoignirent leur *Stab* à Bacau.
Le 24 juin, les missions se succédèrent : escorte de He 111 ainsi qu'attaques de concentrations ennemies et d'aérodromes. Seize victoires furent revendiquées mais l'escadre perdit le *Fw.* Otto Köhler (4./JG 77) à l'ouest de Iasi. Selon l'*Uffz.* Jürgen Puhr-Westerheide (4./JG 77) : « Au début de l'invasion, nous menions d'incessantes attaques rasantes en utilisant principalement nos armes de bord et les fameuses bombes à fragmentation. Les pertes furent lourdes car les tirs terrestres étaient souvent précis. La première perte de l'escadrille fut celle d'un pilote qui se posa sur le ventre. Quand on le retira de son appareil, on remarqua qu'une balle d'un fantassin l'avait frappé en pleine tête. Les Russes faisaient preuve d'un indéniable courage face à ces actions : au lieu de se mettre à l'abri, ils ne cessaient de tirer contre nos appareils. Nos officiers allaient protester contre ces missions dangereuses qui furent alors abandonnées ».
Le 26 juin 1941, au cinquième jour de « Barbarossa », la 77e escadre fut créditée de… 41 victoires (trente-deux SB-2, huit DB-3 et un I-16). Le combat le plus sanglant eut lieu lorsque le III./JG 77 rencontra une importante formation d'une soixantaine de SB-2. Vingt-deux d'entre eux furent revendiqués. L'*Oblt.* Kurt Lasse (9./JG 77) fut victime d'un ennui au décollage de Bacau et endommagea son Bf 109 F-4, première mention de cette version à l'escadre. Le III./JG 77 fut en effet le premier *Gruppe* a recevoir des « Friedrich » qui, progressivement, allaient remplacer l'« Emil ».
L'aviation soviétique du secteur, exsangue, dut ralentir le rythme de ses attaques quasi suicidaires. Dès lors, le 27 juin, trois victoires seulement furent remportées par le II./JG 77.
Le 30 juin, on pouvait déjà dresser un bilan provisoire. La JG 77 avait été créditée d'une centaine d'avions soviétiques mais avait perdu trois pilotes. Les palmarès d'une vingtaine de pilotes avaient « explosé » et l'on comptait au minimum une vingtaine d'as (ayant plus de cinq victoires).
La deuxième phase de l'offensive menée par le *Heeresgruppe Süd*, l'opération « München », débuta le 2 juillet avec pour objectif l'enfoncement de la ligne de défense « Staline ». En appui, les JG 77 et I.(J)/LG 2 multiplièrent les sorties. Le III./JG 77 tira régulièrement son épingle du jeu.

▲ Le 5 juillet 1941, le *Staka* de la 7./JG 77, l'*Oblt.* Wolfdieter Huy, reçut la *Ritterkreuz*, entre autres pour ses nombreuses attaques de navires lors des campagnes des Balkans.

◥◥ Page de gauche, en haut :
Le 25 juillet, le *Lt.* Friedrich Wempe (6./JG 77) posa en urgence son « Emil » à Domnitza en territoire adverse. Porté un temps disparu, il regagna son unité puis fut versé comme instructeur à l'EJG 77 en Roumanie. Il y fut tué trois mois plus tard sur accident.

À la suite de cette manne de victoires, les décorations plurent. Le 7 juillet, sur l'aérodrome de Iasi, le III./JG 77 se vit décerner deux *Ritterkreuz*, le *Kommandeur* von Winterfeldt la recevant pour avoir mené son unité avec brio dans les Balkans (le « vieux » était au surplus crédité de neuf victoires). La seconde *Ritterkreuz* fut décernée au *Staffelkapitän* de la 7./JG 77, l'*Oblt.* Wolfdieter Huy, qui s'était illustré avec sa *Jabostaffel* contre la *Royal Navy* (il avait également huit victoires à son actif). Pour ce jour-là, on dispose d'un rapport de victoires sur deux I-16 rédigé par le *Lt.* Wolfgang Ernst (9./JG 77) : « Le 7 juillet 1941 à 10h50, j'ai décollé comme ailier de l'*Ofw.* Höhne pour assurer une protection de *Stuka*. Sur l'objectif, nous avons subi des attaques de chasseurs russes de type Z.K.B. 19 [sic !] visant les *Stuka*. Après un engagement sans suite avec ces appareils, nous nous sommes retrouvés sur la gauche des *Stuka* lors de leur vol retour. Soudain, nous avons aperçu un des Z.K.B. 19 venant d'en haut à droite prêt à l'attaque. Pour corriger notre position défavorable, nous sommes entrés dans des nuages. Alors que nous en sortions, je repérai à cinq cents mètres un appareil un peu plus haut. Le Russe m'aperçut, effectua un virage et revint de face vers moi. J'aperçus qu'il déclenchait son tir et je fis de même



avec mes canon et mitrailleuses. Alors qu'il dégageait vers la droite et en bas, je pus placer une rafale dans le moteur, l'habitacle et la dérive. L'appareil piqua tout de suite et prit feu. Il plongea vers le sol mais je n'ai pas vu l'impact vu la présence des nuages [...]. L'*Ofw.* Höhne peut confirmer cette victoire ».

Ce même 7 juillet, les blindés allemands percèrent la ligne « Staline », ouvrant la route vers Kiev. L'activité de la JG 77 resta élevée et les victoires (souvent remportées lors d'escortes de bombardiers) furent fréquentes. Suivant l'avance des troupes, le II./JG 77 quitta Bacau pour Iasi le 12 juillet puis Balti le lendemain. Le III./JG 77 abandonna Iasi pour Lunga.

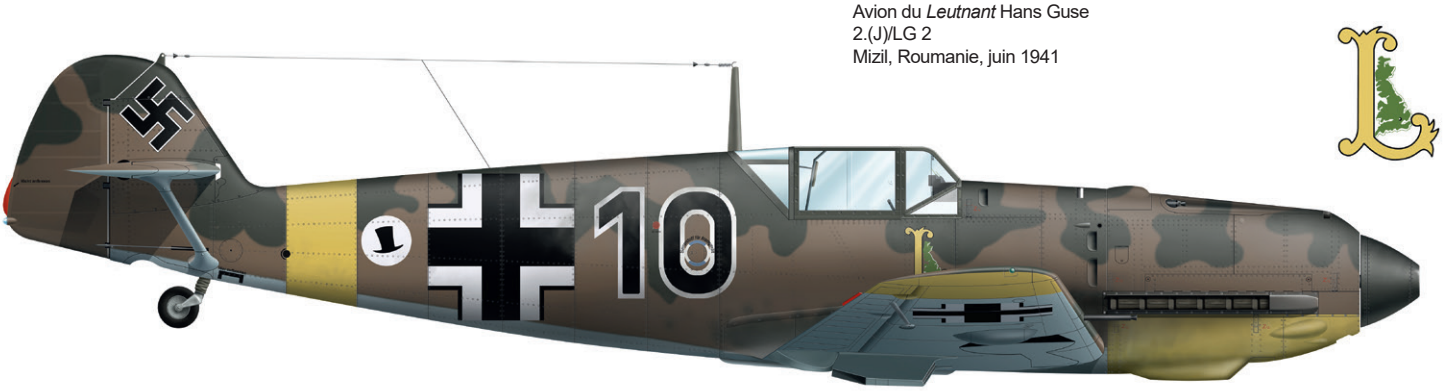
Les Soviétiques se raidissant, les pertes en combat aérien devinrent plus sensibles. Le 18 juillet, la 77e escadre fut amputée du I.(J)/LG 2 envoyé à Zilistea pour assurer la défense de la Roumanie. Cette époque vit le retour très temporaire du *Major* Reinhard Heydrich au II./JG 77. Il effectua plusieurs missions de combat mais, le 22 juillet, son Bf 109 E-7 fut frappé par la DCA et il dut se poser dans le secteur de l'Olschanka. Le *Kommandeur* Mader craignit le pire mais Heydrich, récupéré par une unité blindée, regagna l'unité. Cet épisode irrita tellement Himmler qu'il interdit de vol son subordonné et Heydrich ne revint plus sur le front.

Le 23 juillet, la JG 77 envoya un détachement à Kichinev. Le 28, le *Hptm.* Erich Friedrich quitta la 5./JG 77, étant succédé par l'*Oblt.* Anton Hackl. En juillet, quelque deux cents victoires avaient été revendiquées pour la perte de trois pilotes (un prisonnier). Début août, le *Major* von Winterfeldt, épuisé, quitta le front, son commandement étant repris temporairement par l'*Oblt.* Kurt Ubben, *Kapitän* de la 8./JG 77. La fin août fut très favorable aux grands as. Le 27, l'*Oblt.* Lasse remporta trois victoires, atteignant les 28 *Luftsiege*. Le 29, le *Lt.* Freytag remporta sa 14e victoire, le *Hptm.* Mader sa 11e, l'*Oblt.* Setz sa 14e et l'*Ofw.* Schmetzer sa 24e. Le dernier jour du mois, l'*Oblt.* Ubben fut crédité de sa 32e victoire, l'*Oblt.* Lasse de sa 20e, l'*Oblt.* Hoeckner de sa 14e et le *Hptm.* Mader de sa 13e ! Ce 30 août, le grand *Expert* du II. *Gruppe*, le *Fw.* Rudolf Schmidt, reçut la *Ritterkreuz* pour ses 25 succès.

Poursuivant sa couverture aérienne de la région de Beryslav (où la Wehrmacht avait jeté une tête de pont sur la rive orientale du Dniepr), la JG 77 continua à engranger les succès.

Messerschmitt Bf 109 E-7 Trop

Avion du *Leutnant* Hans Guse
2.(J)/LG 2
Mizil, Roumanie, juin 1941



▲ Un Ju 52 atterrit sur le terrain de campagne de Berislav occupé par le III./JG 77.

▼ 20 septembre 1941. L'*Oblt.* Kurt Ubben, *Staka* de la 8./JG 77, revient à Dornburg d'un vol sur Perekop. Il avait reçu la *Ritterkreuz* le 4 de ce mois.

▲ Les aérodromes allemands recevaient régulièrement la visite des bombardiers soviétiques. Des appareils étaient souvent endommagés, comme ce « Friedrich » du III./JG 77 à Chaplynka.

Le 3 septembre, une nouvelle cérémonie de remise de Croix de Chevalier eut lieu à Beryslav, cette fois en l'honneur du *Kapitän* Ubben crédité de 32 victoires aériennes (mais également de 26 appareils détruits au sol ainsi que de 15 blindés). Le lendemain, Ubben fut promu officiellement *Kommandeur* du III./JG 77, sa 8. *Staffel* étant reprise par l'*Oblt.* Wilhelm Schopper. À la fin de la première semaine de septembre, le danger de contre-attaques soviétiques pouvant réduire la tête de pont était amoindri et le *Heeresgruppe Süd* se lança vers la Crimée, sa progression étant ralentie par l'aviation adverse très active dans le secteur de Beryslav. Les II. et III./JG 77 participèrent à des attaques de bâtiments soviétiques pour empêcher l'évacuation par mer de leurs troupes. Durant ce mois, la JG 77 effectua 2 142 sorties, remportant pas moins de 210 victoires aériennes (!) et endommageant de nombreux navires. En contrepartie, l'escadre déplora une demi-douzaine de tués ainsi que deux prisonniers. À partir de cette époque, les deux *Gruppen* se déplacèrent au gré des demandes d'appui. De Berislav, les « Friedrich » furent jusqu'à la fin de l'année à Chaplynka, Sinjavka, Tokultchak et Marioupol.

Début octobre, l'armée allemande poursuivit sa progression en Crimée. Le 8, la 9. *Staffel* décolla sous la conduite de son *Kapitän*. Dans une collision en plein ciel, l'*Oblt* Kurt Lasse fut tué près d'Armiansk. Lasse, un des deux grands as du *Gruppe* avec 39 victoires (un seule à l'ouest), fut le premier *Experte* à périr en combat. La *Ritterkreuz* lui fut décernée à titre posthume le 3 mai 1942. Son successeur fut le *Hptm.* Arthur Brutzer.

Le 12 octobre, le I.(J)/LG 2 quitta la Roumanie et s'en revint à Marioupol. À la fin du mois, alors que le IV. *Fliegerkorps* accordait toute priorité à Izioum, l'activité aérienne soviétique ralentit fortement. En octobre, la JG 77 avait été créditée de quelque 200 victoires pour la perte en combat de deux pilotes.

En novembre, le thermomètre plongea sous 0° C mais la Wehrmacht ne freina pas pour autant sa marche en Crimée alors que le IV. *Fliegerkorps* se concentrait sur les attaques de navires. Le 23 novembre, tandis que des combats aériens se poursuivaient près de Sébastopol, le II./JG 77, toujours dans la région de Rostov, intervint en soutien de la 1. *Panzerarmee* menacée par une contre-attaque. Le mauvais temps et la priorité accordée aux navires expliquent que, ce mois, « seules » 90 victoires furent concédées à la JG 77. Cela pour la perte de trois pilotes.

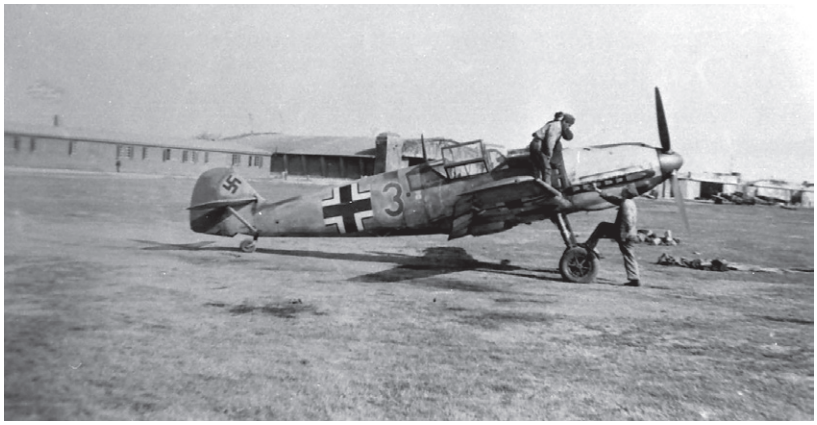
Le 1er décembre, le II./JG 77 ne semble avoir pu aligner qu'une poignée d'appareils en état de vol. Il est cependant devenu ardu d'évaluer les pertes de ce *Gruppe*, les listes des appareils détruits ou endommagés ayant été partiellement perdues. L'unité fut cependant réduite à sa plus simple expression puisque, début décembre, elle fut envoyée en repos à Marioupol, puis dans le *Reich* pour subir une refonte en profondeur. Bien des vétérans furent alors distribués dans diverses unités, tandis que de nouvelles recrues affluèrent. La relève du II./JG 77 à Marioupol fut partiellement assurée par les 8. et 9./JG 77 venues de Crimée ainsi que du I.(J)/LG 2. En décembre, les I./LG 2 et le détachement « Nord » (région de Rostov) du III./JG 77 menèrent surtout des attaques au sol avec les armes de bord. Les rencontres avec l'aviation adverse furent rares.

Le 17 décembre vit le début de l'attaque contre Sébastopol taxée de « forteresse la plus puissante au monde ». La 11. *Armee* ayant besoin de tous les effectifs, le III./JG 77 se concentra à Sarabus et y passa l'hiver. Le 29 décembre, la situation des Allemands en Crimée

▲ Réduite au III./JG 77, l'escadre passa l'hiver à Sarabus. Le *Kommodore* Gotthard Handrick a adopté la tenue adéquate !

▼ Repos à Pipera devant un Bf 109 pour les élèves de l'EJG 77.

▼ Un Bf 109 E de l'unité d'entraînement EJG 77 à Pipera.



devint critique, d'importantes forces soviétiques ayant débarqué dans leur dos près de Feodossia. Il fallut alors retraiter vers l'ouest pour éviter l'encerclement. En décembre, la JG 77 fut crédité de 27 victoires pour la perte d'un pilote. Le 31 décembre, l'*Oblt.* Heinrich Setz, *Staka* de la 4./JG 77, se vit décerner la *Ritterkreuz* pour ses 43 victoires.
Du 22 juin au 31 décembre 1941, lors de « Barbarossa » et de ses suites, la JG 77 fut créditée de quelque 930 victoires. On ne s'étendra plus sur certaines outrances. L'escadre (réduite au *Stab* et à deux *Gruppen*) perdit 25 pilotes (16 tués, 6 disparus et 3 prisonniers de guerre).

L'ERGÄNZUNGSGRUPPE JG 77 (1940-1941)

Dès le début de la Seconde Guerre mondiale, les responsables de la Luftwaffe avaient compris que les élèves frais émoulus d'école devaient disposer d'un « palier » leur permettant d'accéder plus sûrement à l'unité de chasse qui leur avait été assignée. C'est ainsi qu'à chaque *Jagdgeschwader* du front fut attachée une escadrille d'entraînement (*Ergänzungsstaffel* ou Erg. St.) devenue *Gruppe* (Erg. Gr.) par la suite. Les élèves issus des *Jagdschulen* passèrent quelques semaines dans ces unités spécialisées avant d'être versés sur le front. Ils y étaient encadrés par des aviateurs expérimentés de l'unité-mère. L'Erg. St. de la JG 77 fut mise sur pied dès le 8 octobre 1940 à Werneuchen (près de Berlin). L'*Oblt.* Walter Hoeckner prit la tête de cette escadrille qui, le 18 novembre, rejoignit le *Stab* à Döberitz. Peu après, l'Erg. St. s'établit à Bordeaux. L'unité fut reprise le 22 décembre par l'*Oblt.* Ernst-Albrecht Schultz.
Lorsque la 77e escadre partit dans les Balkans, l'Erg. St. gagna Götzendorf, près de Vienne. À cette époque, l'unité d'entraînement était devenue un *Gruppe* avec seulement deux *Staffeln*, la 1./Erg.Gr. 77 étant l'unité opérationnelle (*Eins.*) pouvant être engagée en combat. Pour se rapprocher du nouveau front de l'est, le *Gruppe* gagna Bucarest-Pipera. Le 28 juin 1941, l'Erg. Gr./JG 77 fut déplacé à Mizil pour assurer la protection des champs pétrolifères roumains. Il avait été repris par le *Major* Albert Blumensaat, succédé fin juin par le *Major* Kurt Fischer. Les accidents ne furent pas rares et l'on relève quelques pertes tant d'élèves que d'instructeurs. Fin septembre, le *Gruppe* fut partagé. La 1. (*Eins.*) *Staffel* fut détachée à Tiraspol pour prendre part aux combats. Mais, le 29 novembre, à la suite de l'offensive britannique en Afrique du Nord, elle fut appelée en urgence en renfort en Libye. Cependant, à l'escale d'Athènes, les pilotes apprirent que l'ordre avait été annulé.
Le 3 janvier 1942, l'Erg.Gr. fut dissous et ses composantes englobées dans le tout neuf *Ergänzungs Jagdgruppe Ost*. Le personnel fut dispersé, le *Hptm.* Erich Friedrich (*Staka* de la 1./Erg. JG 77) devenant *Staffelführer* de la 7./JG 77, tandis que l'*Oblt.* Georg Schirmböck (*Staka* de la 2./ Erg. Gr. JG 77) passa dans diverses écoles.

LE SECOND I./JG 77 DANS LE NORD (1941)

La formation de ce *Gruppe* tranche d'avec la logique militaire germanique, certains auteurs contestant même ses liens avec la 77e escadre de chasse. Pourtant, plusieurs élèves pilotes entraînés à l'Erg. Gr. JG 77 furent versés en fin de stage à ce I./JG 77.
La base de cette unité fut une poignée de Bf 109 laissée en Norvège par le II./JG 77 peu avant son départ pour la France. Avec quelques Bf 110 du III./ZG 76, ils formèrent une unité hybride de défense locale qui, vers la fin janvier 1941, se vit désigner I./JG 77 tout en s'étoffant progressivement avec l'arrivée de nouvelles machines et, surtout, de pilotes venus de tous les horizons. Stavanger fut la base initiale du nouveau *Gruppe*. Son *Kommandeur*, le *Hptm.* Walter Grommes, fut très vite remplacé par l'*Oblt.* Horst Carganico (ex-adjudant du II./JG 77 au début de 1940).

◀ La 1. (Eins.)/EJG 77 fut détachée à l'est pour combattre à Tiraspol. Le pilote de cet appareil devait être l'*Ofhr.* Johann Badum, un futur *Ritterkreuzträger*.

Comme il en fut lors de l'année précédente, le I./JG 77 affronta sporadiquement les avions du *Coastal Command* venant harasser le trafic maritime. En mai 1941, le *Gruppe* se vit doter d'une *Zerstörerkette*. Cette petite unité de Bf 110 (portée par la suite au niveau d'une *Staffel*) s'établit à Herdla. Le 9 avril est marqué par la première *Luftsieg* sur un Blenheim du No 68 Sqn. D'autres suivirent. Et encore plus après l'arrivée en Norvège le 21 mai des *Bismarck* et *Prinz Eugen*.

Durant ce mois d'activité, le I./JG 77 perdit une dizaine de Bf 109 E. Vingt-quatre Bf 109 T aux ailes allongées furent alors envoyés en renfort. En juin, le I./JG 77 s'enrichit d'une... 13./JG 77 puis d'une 14./JG 77. Ces dénominations étranges s'expliquent par l'impossibilité de désigner ces *Staffeln* supplémentaires comme 4. et 5./JG 77 puisqu'elles existaient déjà.

Mi-juin 1941, le I./JG 77 était réparti principalement comme suit :

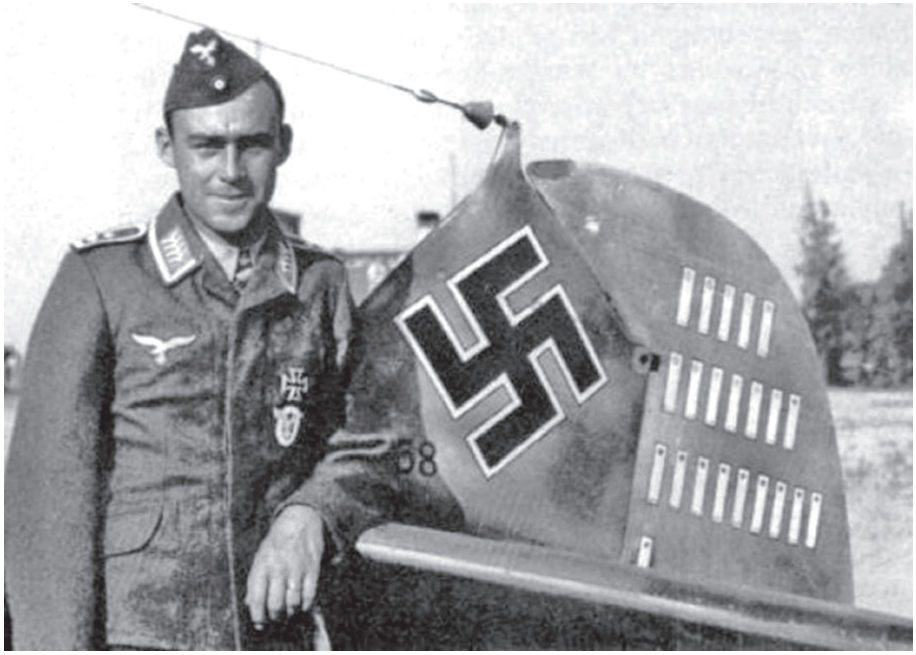
- La 2./JG 77 (*Hptm.* von Wehren) et la 3./JG 77 (*Oblt.* Franz Wienhusen) formaient le *Jagdgruppe Stavanger* commandé par le *Major* Joachim Seegert.
- La 1./JG 77, appuyée par les Bf 110 de la 1.(Z)/JG 77, constituait la *Jagdstaffel Kirkenes*.
- Les 13. et 14./JG 77 étaient dispersées respectivement à Sola et Kirkenes.

Le 22 juin 1941 fut le jour de « Barbarossa ». Une importante distance séparant ces deux unités, elles combattirent dès lors de manière autonome. La *Jagdstaffel Kirkenes*, opérant au nord de la Norvège, allait de suite affronter l'aviation soviétique, remportant à ce qu'il semble un grand nombre de victoires. Il n'est donc pas étonnant de relever que l'*Oblt.* Horst Carganico et l'*Ofw.* Hugo Dahmer, les deux grands as de la 1. *Staffel*, obtinrent très vite la *Ritterkreuz* (le premier, après sa 27e victoire, le 25 septembre 1941 ; Dahmer, après sa 22e, le 30 juillet 1941). Le 25 juin, le *Hptm.* Alfred von Loijewski (ex-*Staka* de la 5./JG 77 en 1939-1940) prit le commandement de la récente 14./JG 77. Mais, le 29 juin, il fut abattu sur la mer de Barents et capturé.

Pour raccourcir les distances, la 1./JG 77 s'installa à Petsamo après sa reconquête par les Finlandais.

Le 30 juillet, les porte-avions britanniques *Furious* et *Victorious* firent décoller de leurs ponts des Fulmar et Albacore pour bombarder Kirkenes et Petsamo. Les Bf 109 et Bf 110 intervinrent vigoureusement, réclamant vingt-huit victoires. Seize attaquants furent en fait perdus. Un seul Bf 110 fut abattu, son équipage étant sauvé par le *Seenot*.

Les combats du I./JG 77 furent quotidiens mais l'unité subit des pertes imputables le plus souvent à la DCA soviétique. Le 1er septembre 1941, deux Bf 110 pénétrèrent dans l'espace aérien du nord de la Suède. Ils furent internés avec leurs occupants avant d'être renvoyés en Finlande. Le 12 septembre, la 1./JG 77 fut de nouveau surprise par des avions britanniques : des Hurricane livrés à l'URSS et ayant décollé du porte-avions *Argus*. Des pilotes du No 81 Sqn effectuant une patrouille sur la ligne du front se heurtèrent à cinq Bf 109. Le *Lt.* Eckart von der Lühe fut abattu, un Hurricane étant également perdu. À la suite de la détérioration des conditions climatiques, les missions se réduisirent drastiquement dès octobre et la plupart des pertes de fin d'année furent imputables au mauvais temps.



◣ Un des grands as du I./JG 77 (deuxième mouture) fut l'*Ofw.* Hugo Dahmer qui reçut la *Ritterkreuz* et survécut à la guerre.

De son côté, le *Jagdgruppe Stavanger* était demeuré sur la côte méridionale de la Norvège. Avec ses Bf 109 T, l'unité poursuivait ses patrouilles et ses interceptions d'appareils de la RAF. Des victoires sur Blenheim, Beaufort et Hudson furent remportées mais de plus en plus rarement.
Le 8 septembre, victoire étonnante du *Lt.* Alfred Jakobi qui abattit un B-17 de la RAF (fourni par l'USAAF) à 75 kilomètres au nord de Kristiansand. Il fut bientôt imité par l'*Uffz.* Karl-Heinz Woite à 50 kilomètres au sud-ouest de Stavanger.
En octobre, le *Jagdgruppe Stavanger* gagna le nord pour renforcer la 14./JG 77 très « secouée » en Finlande.
Fin 1941, la 1./JG 77, saignée à blanc par ses combats, revint à Stavanger, étant relevée en Finlande par la 2./JG 77.
L'année 1942 vit la disparition de cette seconde mouture du I./JG 77 péniblement mise sur pied au début de 1941. Elle fut englobée dans la nouvelle JG 5. Ce *Gruppe* méritait d'être cité, même s'il n'eut guère de contact avec les II. et III./JG 77 et que le *Kommodore* Handrick ne put exercer son autorité sur cette unité par trop lointaine.

LE I./LG 2 DEVIENT LE TROISIÈME I./JG 77 (1939-JANVIER 1942)

Le 6 janvier 1942, le I.(J)/LG 2 devint officiellement I./JG 77. Ce *Gruppe* avait pris part à la campagne de Pologne puis avait été soumis au *Stab*/JG 77 lors de la défense de la baie d'Allemagne durant la « Drôle de guerre ». Il fut ensuite engagé à l'ouest puis sur l'Angleterre. Il combattit dans les Balkans et, lors de « Merkur », fut soumis à la JG 77 à Molaoi. Dès ce moment-là, le I.(J)/LG 2 fut quasiment lié à la JG 77, devenant officieusement son I. *Gruppe*. Le 18 juin 1941, l'unité (menée par le *Hptm.* Herbert Ihlefeld) rejoignit la JG 77 à Bucarest. Le 23 juin, lendemain du déclenchement de « Barbarossa », le I.(J)/LG 2 gagna Krosno pour être attaché au V. *Fliegerkorps* mais revint une semaine plus tard à la JG 77.

◥◥ En haut :
Exceptionnellement, la JG 77 posséda un temps une *Staffel* de *Zerstörer*, la 1.(Z)/JG 77. On voit ici l'un de ses Messerschmitt Bf 110 en vol sur Kirkenes.

◥ Au milieu :
Deux sentinelles posent devant un Bf 109 T perçu par le I./JG 77. Le « Toni » est la version navalisée du Bf 109 E-3 devant embarquer sur le porte-avions *Graf Zeppelin* qui ne devint jamais opérationnel.
(Archives Aérojournal)

▶ Ci-contre :
Un autre Bf 109 T du I./JG 77. Les deux clichés mettent en évidence l'une des caractéristiques de cette version, à savoir son envergure rallongée. La crosse d'appontage, les ferrures de catapultage et les autres équipements navals ont été retirés.
(Archives Aérojournal)

Le 15 juillet, lors de la visite du roi de Roumanie Mihai à Iasi, le I./LG 2 était présent aux côtés du III./JG 77 (ses hommes étant conjointement décorés). Les unités volèrent de concert jusqu'à la fin 1941, excepté un petit intermède lorsque le I.(J)/LG 2 fut retiré temporairement du front (le 30 juillet) pour s'établir à Mizil et Mamaia en protection des champs pétrolifères roumains. Le 12 octobre, il revint sur le front à Marioupol.
Au début de 1942, comme nous venons de le voir, le I./JG 77 qui combattait dans le nord fut absorbé par la nouvelle JG 5. Le 6 janvier, le I.(J)/LG 2 put être redésigné I./JG 77, étant la troisième et dernière mouture de ce *Gruppe* deux fois disparus. Parmi ses pilotes renommés, citons (outre le *Kommandeur* Ihlefeld et ses 48 victoires) : le *Lt.* et *Ritterkreuzträger* Friedrich Geisshardt avec 27 victoires ; l'*Oblt.* Erwin Clausen titulaire de 16 *Luftsiege* ; les *Oblt.* Werner Tismar (*Kapitän* de la 3./JG 77) et *Ofw.* Hermann Staege (2./JG 77) crédités de 12 victoires. Mais de futurs *Ritterkreuzträger* « pointaient le nez » comme deux pilotes de la nouvelle 2./JG 77 : les *Uffz.* Walter Brandt (5 victoires) et *Lt.* Günther Hannak (6 victoires).

LA JG 77 EN URSS (1942)

Au début de 1942, la JG 77 avait été temporairement amputée de son II. *Gruppe* rappelé dans le *Reich*. Le I./LG 2 avait bien été redésigné I./JG 77 le 6 janvier mais il ne s'agissait là que de la confirmation d'un état de fait et non d'un renforcement tant espéré des effectifs. Les deux *Gruppen* faisaient en effet face à d'importantes forces soviétiques en Crimée mais également dans la région de Taganrog. Telle était la répartition des deux *Gruppen* :
Stab JG 77 (*Major* Gotthard Handrick) à Sarabus
I./JG 77 (*Hptm.* Herbert Ihlefeld) à Marioupol
- 1./JG 77 (*Oblt.* Erwin Clausen)
- 2./JG 77 (*Oblt.* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn)
- 3./JG 77 (*Oblt.* Werner Tismar)
III./JG 77 (*Hptm.* Kurt Ubben) à Sarabus
- 7./JG 77 (*Oblt.* Wolfdieter Huy)
- 8./JG 77 (*Oblt.* Wilhelm Schopper)
- 9./JG 77 (*Hptm.* Arthur Brutzer)

▲ Un Bf 109 E-7 Trop au camouflage original de la 2.(J)/LG 2 à Mizil engagé en protection des champs pétrolifères roumains.

◀ Le *Hptm.* et *Ritterkreuzträger* Herbert Ihlefeld (torse nu au centre) vu à Iasi peu avant l'opération « Barbarossa » de juin 1941.

▲ Des Bf 109 F-4 de la 7./JG 77 à Sarabus lors de l'hiver 1941-1942.

◥◥ Le *Lt.* Emil Omert, *Staka* de la 8./JG 77, pose devant sa dérive arborant 40 barres de victoires. Le 19 mars 1942, il reçut la *Ritterkreuz* pour ses 43 *Luftsiege*.

▶ L'*Ofw.* et *Ritterkreuzträger* Rudolf Schmidt (5./JG 77), tué en combat le 6 avril 1942.

À cette époque, les Bf 109 F avaient définitivement supplanté les « Emil » au sein du III./JG 77. Par contre, ces derniers étaient toujours présents au I./JG 77.

Plus encore que l'âpreté des combats, les très dures conditions climatiques firent tomber le parc d'avions disponibles de la JG 77 à vingt-deux appareils. Le 5 janvier 1942, le III./JG 77 intervint contre une nouvelle tentative de débarquement soviétique en Crimée à Eupatoria. Trois pilotes remportèrent trois victoires. La tête de pont fut vite résorbée. Lors des engagements suivants, les résultats furent variables. La situation ayant été stabilisée dans la presqu'île de Kertch, les troupes allemandes tentèrent de récupérer le terrain perdu. Les *Stab* et III./JG 77 appuyèrent cette offensive dès le 15 janvier dans le secteur de Féodosia. Elle fut couronnée de succès et le danger né de la contre-attaque de l'Armée rouge éliminé.

Plus au nord également, sur la région de Taganrog, les combats aériens s'intensifiaient. Pour soulager les troupes allemandes, le I./JG 77 quitta Marioupol pour Stalino.

Un sursaut de l'hiver bloqua alors les activités dans le secteur sud du front oriental. Le thermomètre plongea parfois jusqu'à -50° C. Les pilotes restèrent calfeutrés dans leurs abris mais durent parfois en sortir pour fournir des escortes aux *Stuka*. L'offensive soviétique à Izioum s'essouffla, les Allemands tinrent donc mais ne purent repousser l'ennemi. En janvier, la JG 77 revendiqua 85 victoires tout en perdant un pilote près de Féodosia. Les activités du I./JG 77 reprirent le 3 février. Ce mois, 59 victoires furent réclamées, deux pilotes étant tués par mauvais temps.

Le mois de mars fut celui du dégel. Dès l'aube du 1er mars, le III./JG 77 fut engagé très activement, se démenant pendant les quinze premiers jour du mois. Le 11, le II./JG 77 rassemblé à Vienne entama enfin son retour sur le front. Reposé, renforcé et équipé en Bf 109 F, il mit le cap sur Proskurov. Pendant ce temps-là, le III./JG 77 dut se passer pendant des mois d'un de ses meilleurs éléments. L'*Oblt.* Huy, *Staka* de la 7. *Staffel*, abattit le 11 mars un « Rata » (sa 38e victoire et la 600e du III./JG 77 à l'est). Mais, pris sous le feu de ses troupes, l'ex-officier de la Kriegsmarine fut grièvement blessé. Il n'allait revenir qu'en septembre 1942, sa 7./JG 77 étant reprise par l'*Oblt.* Walter Lücke. Le 12 mars, le *Kommandeur* Ubben obtint son 69e *Abschuss*, ce qui lui valut de recevoir les *Eichenlaub*. Le 19, le *Lt.* Emil Omert, *Staka* de la 8./JG 77, se vit décerner la *Ritterkreuz* pour ses 45 victoires.

▲ Un « Friedrich » du II./JG 77 en révision en Crimée.

◤ Le 25 mai, le *Hptm.* Anton Hackl (*Staka* de la 5./JG 77) reçut la *Ritterkreuz* pour ses 51 victoires.

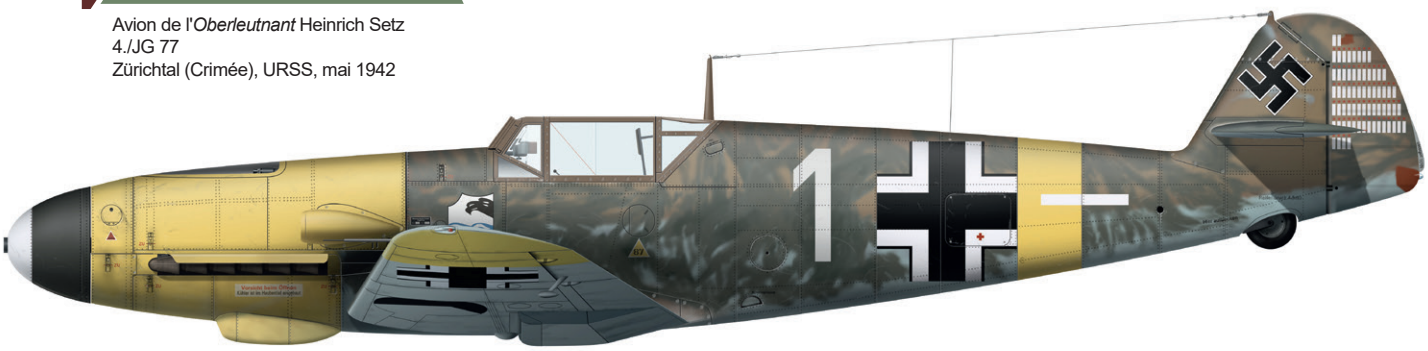
Le 13 mars, les Soviétiques lancèrent une nouvelle attaque en Crimée. La JG 77 opéra en escorte de bombardiers et remporta des victoires sans perte.
Le 17 marqua l'arrivée du II./JG 77 à Sarabus. Le *Gruppe* était mené comme suit : *Stab* II./JG 77 aux ordres du *Hptm.* Anton Mader, 4./JG 77 de l'*Oblt.* Heinrich Setz, 5./JG 77 de l'*Oblt.* Anton Hackl et 6./JG 77 de l'*Oblt.* Walter Hoeckner.
Le 19 mars, II. et III./JG 77 réunis à Sarabus revendiquèrent 41 victoires. Le lendemain, le III. *Gruppe* cédait ses « Friedrich » au II./JG 77 et quittait à son tour l'URSS. Pendant toute cette période, cinq cents kilomètres plus au nord, le I./JG 77 combattait toujours à Slaviansk face à d'importantes formations aériennes. Le II./JG 77 renoua instantanément avec le succès : plus de 50 victoires entre son retour sur le front le 17 mars et la fin du mois. Cela pour trois pilotes tués. Si le parc du II. *Gruppe*, avec ses 56 appareils, pouvait paraître confortable, en fait seuls 16 étaient en état de vol. Les 208 victoires réclamées par l'escadre prouvent l'intensité des combats tout autant que le chiffre très élevé de sept pilotes tués.
Le 5 avril, l'*Ofw.* et *Ritterkreuzträger* Rudolf Schmidt (5./JG 77), un vétéran de 1940, revendiqua sa 42e victoire mais fut porté disparu le lendemain près d'Eupatoria. Le I./JG 77 fut placé sous les feux de la propagande, étant cité dans de nombreux communiqués. Le *Kommandeur* Ihlefeld réalisa de surprenantes séries de victoires, atteignant la 101e le 22 avril (ce qui lui valut de recevoir les Épées). Le 26 avril, le *Staka* de la 3./JG 77, le *Hptm.* Werner Tismar, se tua sur accident et fut succédé par l'*Oblt.* Friedrich Geisshardt. En avril, 118 victoires furent attribuées aux deux *Gruppen* qui perdirent trois pilotes.
Printemps et boues du dégel cédant leur place au soleil et à la poussière, la Wehrmacht repartit à l'offensive selon la *Kriegsweisung* 41 du 5 avril 1942. L'effort principal de l'armée allemande devait désormais porter vers le sud et le Caucase. À cette époque,

▶▶ Page de droite :
Le 24 juillet 1942, le *Hptm.* Heinrich Setz revient après avoir obtenu sa 100e victoire aérienne.

◀ Passation de pouvoir au I./JG 77 à Konstantinovka en mai 1942. Le *Hptm.* Heinz Bär salue le *Hptm.* Ihlefeld qui embarque dans un Messerschmitt Bf 108.

Messerschmitt Bf 109 F-4

Avion de l'*Oberleutnant* Heinrich Setz
4./JG 77
Zürichtal (Crimée), URSS, mai 1942



la 1./JG 77 fut retirée du front oriental pour être affectée en protection des raffineries roumaines. Et, peu avant le déclenchement de cette offensive, le *Major* Handrick fut remplacé à la tête de la JG 77 par le *Hptm.* Gordon « Mac » Gollob, un *Eichenlaubträger*.
La JG 77 devant appuyer la conquête de la presqu'île de Kertch, le I. *Gruppe* quitta Stalino pour rejoindre le II./JG 77 sur la piste de Fernheim (Kalinovka) en Crimée. Dès les premiers jours de mai, les missions d'escorte de bombardiers et les chasses libres furent nombreuses. L'offensive sur Kertch fut lancée le 8 mai, jour du retour du III./JG 77 à Stalino. Séparé temporairement des I. et II./JG 77, le III./JG 77 intervint sur le front du Donets où les Soviétiques, ayant précédé l'attaque allemande, poussaient vers Kharkov. Le *Gruppe* gagna alors Konstantinovka. En pleins combats, le *Hptm.* Herbert Ihlefeld fut promu *Kommodore* de la JG 51 et le I./JG 77 fut repris par un des meilleurs chasseurs de la Luftwaffe : le *Hptm.* Heinz Bär, un *Schwerteträger*.
Le 12 mai, le III./JG 77 revendiqua huit victoires mais perdit entre autres le *Staka* de la 9./JG 77, le *Hptm.* Arthur Brutzer, succédé par le *Lt.* Horst Marotzke. Le lendemain, le II./JG 77 remporta dix-huit *Luftsiege*. Au sol, la victoire était complète, les troupes soviétiques évacuant Kertch. Dès lors, une partie du I./JG 77 rejoignit le III./JG 77 à Konstantinovka. Bär atteignit puis dépassa le total de cent victoires le 19 mai. Le lendemain, ce fut au tour de Gollob de dépasser ce cap symbolique. À la 2./JG 77, l'*Oblt.* Strakeljahn partit à la JG 5 dans le nord et céda son poste à l'*Oblt.* Herbert Thurz. Le 22 mai, l'*Oblt.* Erwin Clausen, *Staka* de la 1./JG 77, se vit décerner la *Ritterkreuz* pour ses 52 victoires. Le 25, il en fut de même pour l'*Oblt.* « Toni » Hackl (*Staka* de la 5./JG 77) pour ses 51 victoires.
En Crimée, le succès permit aux Allemands de se retourner vers la forteresse de Sébastopol. Retrouvant l'aérodrome de Sarabus, le II./JG 77 se rapprocha de Sébastopol, le I. *Gruppe* l'y rejoignant le 26 mai. Le III./JG 77 s'installa à Oktoberfeld. Quotidiennement, les pilotes menèrent des chasses libres aux alentours de la forteresse. En mai, la JG 77 fut créditée de 225 victoires mais déplora neuf pilotes tués ou capturés. En juin, la Luftwaffe bombarda la forteresse sans répit et la JG 77 escorta les bombardiers, remportant des victoires mais subissant des pertes souvent imputables à la puissante DCA. Au sol, les duels d'artillerie cédèrent le pas aux combats de rue. Pas à pas, les fantassins allemands progressèrent, appuyés par les attaques précises des *Stuka*. L'escadre rencontra de moins en moins d'adversaires et les I. et III./JG 77 suspendirent d'ailleurs leurs opérations. Seul le II./JG 77 assista à l'agonie de Sébastopol qui tomba le 3 juillet. La 11. *Armee* allemande reprit alors l'offensive vers le Caucase au départ de Kertch.
Plusieurs décorations furent décernées à cette époque :
- le 23 juin, l'*Oblt.* Friedrich Geisshardt, promu *Staka* de la 3./JG 77, s'était vu remettre les Feuilles de chêne pour ses 82 victoires ;
- il en fut de même pour le *Staka* Heinrich Setz (4./JG 77) ayant atteint les 81 victoires ;
- le 3 juillet, le vétéran Siegfried Freytag reçut enfin la *Ritterkreuz* pour ses 49 victoires (plus 12 avions détruits au sol). Il avait été promu peu avant *Staka* de la 1./JG 77.

La chute de Sébastopol correspondit avec le départ du I./JG 77 en Méditerranée pour opérer sur Malte. Une fois de plus, la JG 77 se retrouvait réduite à deux *Gruppen*…
Ces durs combats n'étaient pourtant que les préliminaires à la grande offensive d'été déclenchée le 28 juin. Lors de ce mois, 193 victoires furent confirmées à l'escadre qui fut amputée de sept pilotes.
Partant de Koursk, le *Generalfeldmarschall* Fedor von Bock lança ses troupes vers Voronej puis, le 7 juillet, le groupe d'armées, divisé en deux, poussa en direction de Rostov, de Stalingrad et du Caucase. Mais aucune de ces deux forces ne disposait de la puissance nécessaire pour remplir seule ses objectifs.

Les Soviétiques purent éviter l'encerclement et se replier vers l'est. Début juillet, le II./JG 77 quitta la Crimée pour s'installer dans une plaine entre Koursk et Voronej, tandis que le III./JG 77 se vit assigner la partie orientale de la péninsule de la mer Noire. Le 1er juillet, l'*Uffz.* Ernst-Wilhelm Reinert (4./JG 77) reçut la *Ritterkreuz* pour ses 53 victoires. Le II./JG 77 renoua avec de durs combats et ses *Luftsiege* furent impressionnantes. Même si les as confirmés se taillèrent la part du lion, de jeunes pilotes devinrent également rapidement des *Experte*.

Le 21 juillet, le III./JG 77 quitta la Crimée, céda ses « Friedrich » au II./JG 77 puis gagna Kharkov pour se rééquiper en principe sur Bf 109 G-2. Ces appareils n'étant pas arrivés, les pilotes reçurent une permission de trois semaines. Lors du mois de juillet, pas moins de 414 (!) victoires avaient été comptabilisées, six pilotes étant tués. Les palmarès des pilotes avaient dès lors explosé, ce qui explique que :

- le 23 juillet, l'*Oblt.* Erwin Clausen, devenu *Staka* de la 6./JG 77, ajouta les Feuilles de chêne à sa *Ritterkreuz* obtenue deux mois plus tôt, cela après avoir atteint 101 victoires ;
- et qu'il en fut de même le 6 août pour le récent promu *Hptm.* Anton Hackl menant la 5./JG 77.

Le II./JG 77 demeura particulièrement actif. Ainsi, le 12 août, 40 victoires furent revendiquées (mais trois de ses pilotes furent perdus). Le lendemain, toujours sur Voronej, le II./JG 77 récolta encore une petite trentaine de victoires. Fin août, alors que les troupes allemandes atteignaient les faubourgs occidentaux de Stalingrad, le secteur de Voronej devint plus calme et le II. *Gruppe* put enfin souffler. En août, ce dernier avait réclamé 193 victoires tout en perdant six aviateurs. Le 30 de ce mois, le *Kommodore* Gollob put ajouter les Épées après ses 107 *Luftsiege*.

Le 5 septembre, l'alarme retentit à Kastornoje, l'aérodrome du II./JG 77 : une vingtaine de bombardiers avec une puissante escorte approchait. La plupart des Bf 109 en état décollèrent et plus de vingt appareils soviétiques furent abattus pour un seul Messerschmitt endommagé. Deux jours plus tard, trente Iliouchine Il-2 tentèrent de nouveau d'anéantir le II./JG 77 au sol. Vingt-six victoires furent revendiquées sans perte. Cela ne pouvait durer et parmi les disparitions suivantes, on relève celle du *Lt.* Jürgen Brocke (4./JG 77) abattu par la DCA le 15 après avoir descendu quatre appareils. Son score final atteignait 42 victoires et la *Ritterkreuz* lui fut décernée à titre posthume. Ce mois de septembre, 151 victoires furent ajoutées au palmarès des II. et III./JG 77 qui perdirent quatre pilotes.

Le mois d'octobre débuta par un changement d'importance à la tête de l'escadre, le *Major* Gollob cédant son poste au réputé et charismatique *Hptm.* Joachim Müncheberg, un grand as du front de la Manche. Cet aviateur d'exception, décoré des Épées, ne prit cependant son poste que très tardivement et ne put donc fêter la 100e victoire du *Fw.* Reinert le 3 (qui lui valut les *Eichenlaub*) ni féliciter le discret *Uffz.* Alexander Preinfalk (5./JG 77) qui se vit décerner la *Ritterkreuz* le 14 (pour ses 50 victoires). Le *Lt.* Lutz-Wilhelm Burckhardt (4./JG 77) fut également honoré le 15 pour ses 53 victoires ainsi que le *Lt.* Johann Badum (6./JG 77) qui reçut de même sa Croix de chevalier deux semaines plus tard (vu ses 51 *Luftsiege* acquises en un temps record).

Müncheberg ne put même pas combattre sur le front oriental, car un ordre parvenu soudainement la nuit du 7 novembre imposait au II./JG 77 de plier bagages pour gagner l'Afrique de toute urgence. Il frappait également le III./JG 77 qui, après s'être entraîné à Jesau sur les nouveaux « Gustav », avait été envoyé sur le front de Leningrad. Le 6 septembre, il avait établi ses quartiers à Ljuban où les missions se résumaient principalement en surveillances du front et en escortes de bombardiers. Quelques victoires furent néanmoins remportées. À cette époque, Wolfdieter Huy était de retour et reprit la 7./JG 77. Lors de sa convalescence, il s'était rendu en mai au QG d'Hitler pour se voir remettre les Feuilles de chêne. Recevant leur ordre de mutation pour la Méditerranée le 11 octobre, les hommes du III./JG 77 apprirent avec soulagement que les rigueurs d'un second hiver russe allaient leur être épargnées. Mais c'était passer de Charybde en Scylla…

Lors de cette courte et dernière période à l'est, les II. et III./JG 77 auraient remporté 13 victoires tout en perdant un pilote. ✦

◤◤ En haut : Un des jeunes pilotes tués à cette époque fut l'*Uffz.* bavarois Johann Spörlein. Il avait rejoint la 4./JG 77 début 1942 et fut porté disparu le 26 juillet à Zemlyansk. Il était crédité de 4 victoires.

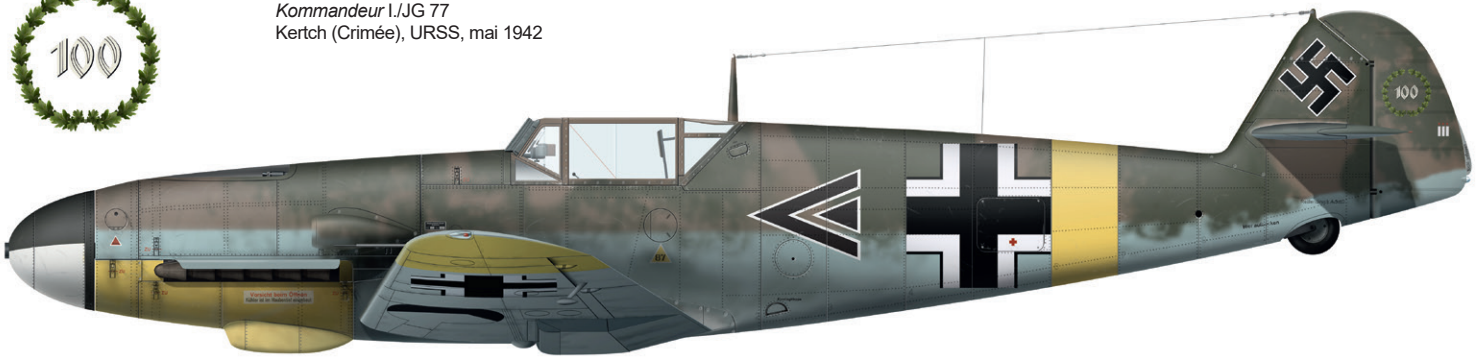
◤ Au milieu : Entretien d'un Bf 109 F par des mécaniciens du II./JG 77.

▲ Le 30 août 1942, le *Kommodore* Gordon Gollob (à gauche) obtint les Épées ajoutées à sa Croix de chevalier de la Croix de fer en récompense de sa 107e victoire.

▼ À la *Wolfschanze* en mai 1942. Toujours convalescent et un bras en écharpe, l'*Oblt.* Huy va recevoir les Feuilles de chêne des mains d'Adolf Hitler. Ce dernier félicite le *Hptm.* Herbert Ihlefeld, *Kommandeur* du I./JG 77, qui s'est vu attribuer les Épées. À droite, le *Hptm.* Wolfgang Späte, *Kapitän* de la 5./JG 54, également récipiendaire des Feuilles de chêne pour ses 79 victoires.

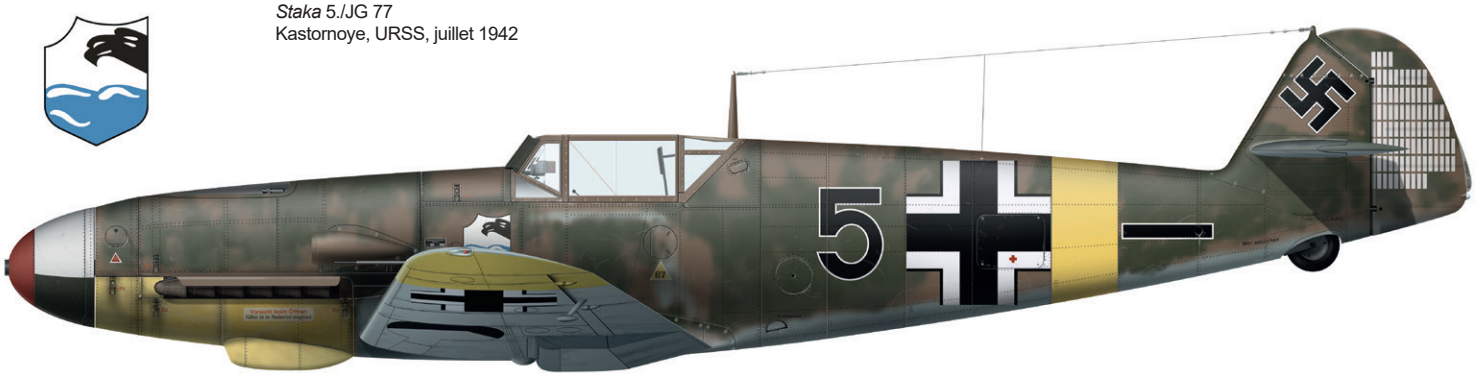
Messerschmitt Bf 109 F-4

Avion du *Hauptmann* Heinz Bär
Kommandeur I./JG 77
Kertch (Crimée), URSS, mai 1942



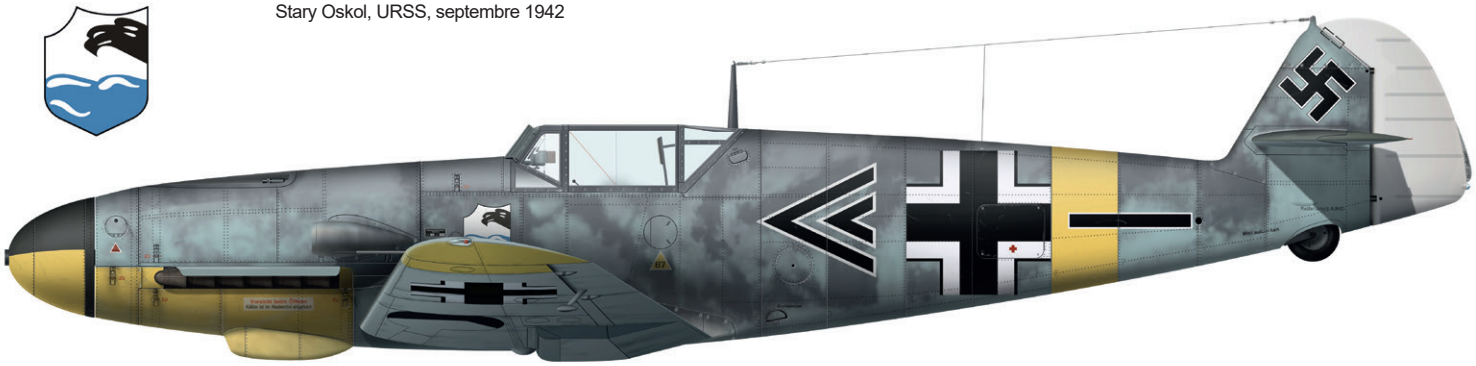
Messerschmitt Bf 109 F-4

Avion de l'*Oberleutnant* Anton Hackl
Staka 5./JG 77
Kastornoye, URSS, juillet 1942



Messerschmitt Bf 109 F-4

Avion du *Hauptmann* Anton Mader
Kommandeur II./JG 77
Stary Oskol, URSS, septembre 1942



Messerschmitt Bf 109 G-2

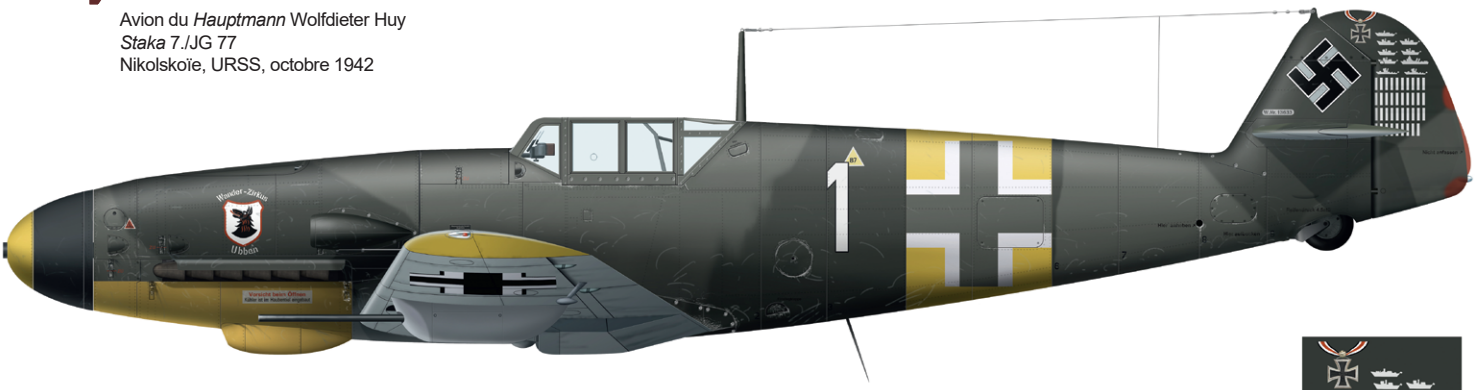
Avion de l'*Oberfeldwebel* Robert Helmer
8./JG 77
Nikolskoïe, URSS, septembre 1942

Messerschmitt Bf 109 G-2/R6

Avion du *Hauptmann* Kurt Ubben
Kommandeur III./JG 77
Nikolskoïe, URSS, septembre 1942

Messerschmitt Bf 109 G-2/R6

Avion du *Hauptmann* Wolfdieter Huy
Staka 7./JG 77
Nikolskoïe, URSS, octobre 1942



Le 25 août 1943, le *Kommodore* de la JG 77, le *Major* Johannes « Macky » Steinhoff, a décollé de l'aérodrome italien de Foggia, en compagnie de l'*Oberleutnant* Theo Lindemann comme ailier, afin de tester de nouveaux Messerschmitt Bf 109 G-6 tout juste livrés à l'escadre. Ils ont à peine parcouru quelques kilomètres qu'ils tombent sur une nuée de plus de cent Lockheed P-38 Lightning des 1st, 14th et 82nd FG venus d'Afrique du Nord pour mitrailler les terrains d'aviation de la région. Au cours du combat qui s'ensuit, Steinhoff revendique quatre de ces P-38 (ses 157e à 159e victoires, une ne sera pas accordée) et Lindemann un cinquième. L'un des pilotes américains, sautant en parachute, atterrit sur la base aérienne de Foggia et le *Kommodore* l'invitera dans la soirée à dîner et partager une bouteille de vin local sous sa tente.
(© Piotr Forkasiewicz)

4

LA PÉRIODE MÉDITERRANÉENNE

LE I./JG 77 SUR MALTE (JUILLET - OCTOBRE 1942)

Lorsque la *Panzer-Armee Afrika* du général Erwin Rommel captura le 21 juin 1942 la fameuse forteresse de Tobrouk tant convoitée, tout semblait sourire au désormais promu *Generalfeldmarschall*. Mais, comme à son habitude, il négligea l'importance de l'île de Malte, véritable porte-avions en Méditerranée centrale harassant les convois maritimes et aériens acheminant le ravitaillement en Afrique. Comme il ne voulut concentrer ses efforts que sur la seule poussée vers l'Égypte, l'Axe dut entamer sa seconde phase d'attaques aériennes de Malte le 1er juillet 1942. Le manque de moyens était cependant tel que le I./JG 77 fut retiré du front oriental. Via la Roumanie, la Grèce et l'Italie, les appareils du I. *Gruppe* atteignirent la Sicile vers le 5 juillet. À son arrivée à Comiso, le I./JG 77 rassemblait une quarantaine de pilotes encadrés comme suit :

- I./JG 77 : *Hptm.* Heinz Bär
- 1./JG 77 : *Oblt.* Siegfried Freytag
- 2./JG 77 : *Oblt.* Herbert Thurz
- 3./JG 77 : *Oblt.* Friedrich Geisshardt

La 1. *Staffel* arriva un peu plus tardivement, ayant été retenue en Roumanie. Manquant d'appareils, le I./JG 77 reçut quelques « Emil » de la JG 53 présente à Comiso mais, comme il était devenu impensable de combattre la RAF en 1942 avec pareilles « antiquités », le *Gruppe* les remplaça très vite par des « Friedrich ».

Le 6 juillet 1942, la première intrusion sur Malte du I./JG 77 confirma le mordant des défenseurs équipés en grande majorité de Spitfire. Le 6 juillet, la DCA mit fin à la carrière du *Fw.* Anton Engels. Ce vétéran du I./(J)/LG 2 crédité d'une victoire avait été surnommé « Flakwölchen » (petits nuages antiaériens), ayant été déjà abattu à six reprises par la DCA mais s'en étant toujours jusque-là sorti indemne. Le 8 juin, premiers succès avec trois Spitfire abattus. D'autres suivirent. Le 10, comme le souligne le journal de guerre du II. *Fliegerkorps*, la supériorité aérienne allemande s'affirma avec quatre victoires dont deux pour le *Kapitän* Freytag qui allait devenir le plus grand as du I./JG 77 sur Malte (on ne relève cependant aucune perte dans les archives britanniques). Le rythme des sorties fut soutenu.

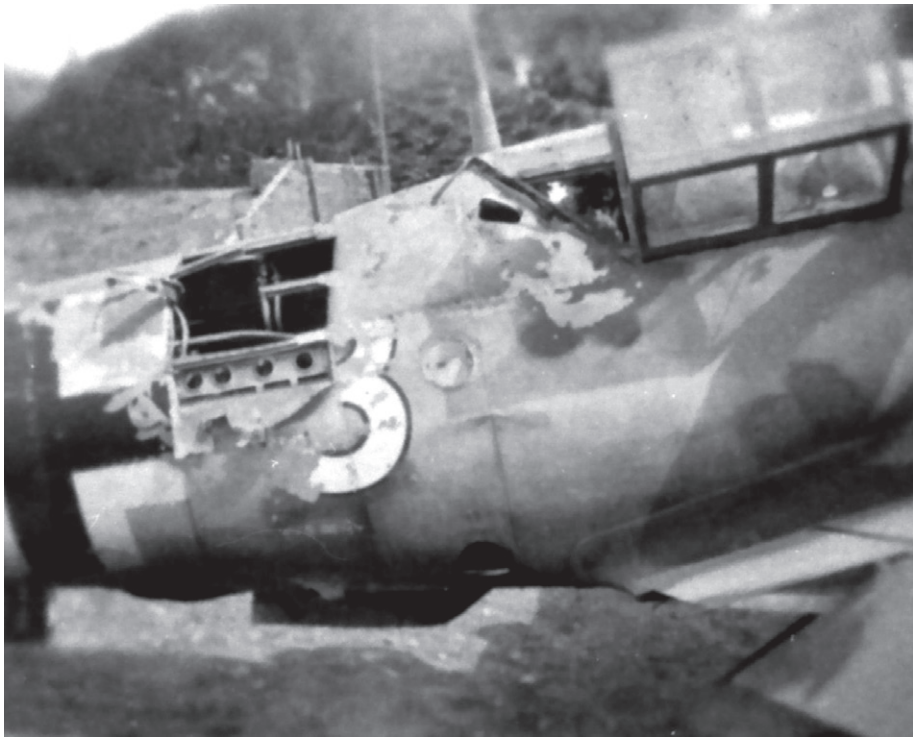
◥◥ En haut :
Quittant l'URSS, le I./JG 77 en route vers la Sicile fit escale à Héraklion (Crète). Des infirmières de l'hôpital proche admirent la dérive de l'appareil du *Kommandeur* Bär.

◥ Au milieu :
Manquant d'avions, le I./JG 77 se vit remettre quelques « Emil » par la JG 53 « Pik As ». Le personnel au sol s'est contenté d'apposer ici le seul insigne de la 2. *Staffel*.

▶ Ci-contre :
Siegfried Freytag, « Le lion de Malte ».

Chaque jour, plusieurs missions furent effectuées par le I./JG 77, des victoires étant revendiquées quasi quotidiennement. Mais Malte reçut un nouveau renfort en Spitfire et la balance s'équilibra avec des pertes croissantes des deux côtés. L'*Oblt.* Freytag continuait à engranger des victoires, même s'il risqua de disparaître le 27. Abattu au large de La Valette, il fut récupéré *in extremis* par un hydravion Dornier Do 24 alors qu'une vedette britannique était déjà en route vers son lieu de chute. Il n'aurait cependant guère été traumatisé par cet épisode car il remporta une nouvelle victoire le 30 juillet, puis encore les 3 et 8 août. L'attention se déplaça cependant vers l'important convoi allié *Pedestal* qui venait ravitailler l'île. Pour escorter les Ju 88, le I./JG 77 déménagea temporairement à Elmas (Sardaigne). Le 12, le I. *Gruppe* réussit à abattre quatre Hurricane ayant décollé des porte-avions. Au soir du 13 août, cinq navires atteignirent néanmoins Malte et la chasse insulaire fut renforcée par des Spitfire et P-40. Les avions britanniques lancèrent alors des patrouilles offensives sur la Sicile, forçant la Luftwaffe à desserrer son étau sur Malte.

Au début de septembre, pour pouvoir affronter la supériorité technique adverse à armes plus ou moins égales, le I./JG 77 remplaça ses Bf 109 F-4 par des G-2 plus modernes. Les missions se résumèrent principalement en reconnaissances et chasses libres. Le 17, si l'*Oblt.* Freytag abattit un Spitfire, le I./JG 77 perdit son premier « Gustav ». Selon son pilote, l'*Uffz.* Friedrich Schneider : « En été 1942, j'arrivai à la 3./JG 77 alors basée à Comiso. [...] Le 17 septembre, au retour d'une mission, nous volions à 6 000 mètres. Mon *Kapitän* et moi-même piquâmes légèrement pour vérifier que l'espace aérien en bas était « propre ». Dans un virage serré à gauche destiné à nous faire rejoindre la formation, Geisshardt me cria par radio : « *Schneider, grimpe !* ». Un coup d'œil par-dessus mon épaule me permit d'apercevoir deux Spitfire derrière moi à une cinquantaine de mètres, en position de tir. Je fis grimper ma machine et la laissai glisser vers la gauche ». Les deux Spitfire étaient du No 126 Sqn et le côté droit du Bf 109 G-2 fut frappé par leurs tirs, tandis que Schneider était blessé au pied droit. Il sauta : « Je me balance sous mon parachute. Les Spitfire



m'entourent. Ils battent des ailes. Je leur fais signe. Après plusieurs minutes, je touche l'eau au nord-est de Malte. Je me débarrasse du parachute. Mon gilet de sauvetage est criblé d'éclats, je détache le canot pneumatique et en tire la poignée de gonflage. Je dois m'y reprendre à trois fois pour m'y hisser. Loin au-dessus de moi, je vois mes camarades. Visiblement, ils ne m'ont pas repéré, je ne dois donc pas compter sur un de nos appareils de sauvetage en mer. Après une longue attente, la silhouette d'un navire de secours britannique se découpe. Je suis hissé par deux hommes sur un pont étroit. [...] Débarqué au port de La Valette, des soldats doivent me protéger des civils maltais qui cherchent à me molester. Je suis mené à l'hôpital ». Schneider fut chargé sur un croiseur et termina la guerre dans un camp de prisonniers en Égypte, ne revenant en Allemagne qu'en 1947.

La première décade d'octobre fut relativement calme. Cinq Spitfire furent néanmoins revendiqués. Ce calme relatif fut brisé par la troisième offensive d'importance contre Malte qui débuta le 11. Les combats s'intensifièrent les jours suivants. Le 13 octobre, lors de sa troisième mission de la journée, le I./JG 77 revendiqua la destruction de neuf Spitfire, les vainqueurs étant pour la plupart de grands as de l'unité : Bär, Berres, Freytag, Geisshardt et Köhler. Le lendemain, la troisième mission du jour amena douze nouvelles victoires. Le 15, quatre autres, etc. Mais, vers le 18, l'offensive s'essouffla à la suite des pertes en Ju 88 et le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring ordonna la fin des bombardements diurnes. Les Bf 109 continuèrent néanmoins à survoler Malte pour affaiblir la chasse adverse ou escorter des chasseurs-bombardiers. La dernière opération du I./JG 77 eut lieu le 25 octobre : une escorte de *Jabos* du I./Sch.G. 2. Le 26, le I./JG 77 entama en effet son départ vers l'Afrique puisque, le 23, les Britanniques avaient lancé leur grande offensive à El Alamein.

Durant ces quelques mois de présence en Sicile, le I./JG 77 perdit huit pilotes (tués, disparus ou prisonniers de guerre) tout en revendiquant près de 80 victoires, chiffre indéniablement exagéré au vu des rapports alliés... Mais les combats furent fort disputés et les conditions locales (chaleur, longs survols de la mer, forte DCA maltaise, efficacité du radar, etc.) ne furent guère en faveur des assaillants. Dès lors, même si 50 % des revendications étaient fondés, les hommes du I./JG 77 ne déméritèrent pas. Après ses 21 victoires (20 Spitfire et 1 Hurricane) remportées officiellement sur l'île, le *Staka* Freytag obtint le surnom de « Der Löwe von Malta » (le lion de Malte).

Page de gauche, en haut :
L'arrivée du I./JG 77 permit de tirer le portrait des trois *Eichenlaubträger* présents en Sicile. De gauche à droite : Friedrich Geisshardt (*Staka* de la 3./JG 77), Günther von Maltzahn (*Kommodore* de la JG 53) et Heinz Bär (*Kommandeur* du I./JG 77).

Page de gauche, en bas :
Retour miraculeux de Malte pour ce Bf 109 malmené probablement par la DCA britannique.

En haut :
À Comiso. Des mécaniciens devant une dérive arborant 20 barres de victoire. Peut-être l'appareil de l'*Ofw.* Brandt qui allait être crédité de 13 autres *Luftsiege* sur Malte ?

Ci-contre :
L'*Uffz.* Friedrich Schneider (3./JG 77) capturé à Malte.

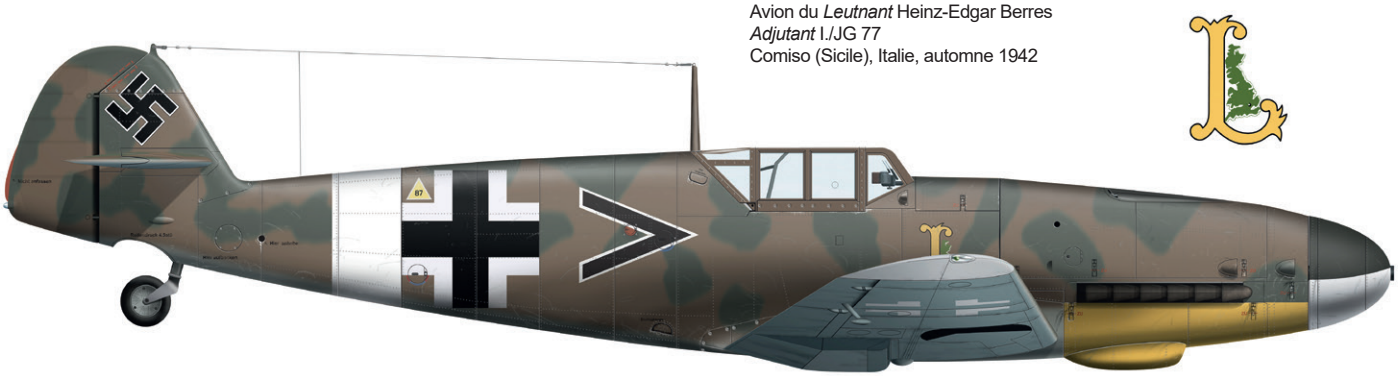
Heinz Bär avec la mascotte de l'unité : un lionceau « prêté » par le zoo de Leipzig.

Messerschmitt Bf 109 F-4

Avion de l'*Unteroffizier* Karl-Heinz Witschke
3./JG 77
Comiso (Sicile), Italie, avril 1942

Messerschmitt Bf 109 G-2 Trop

Avion du *Leutnant* Heinz-Edgar Berres
Adjutant I./JG 77
Comiso (Sicile), Italie, automne 1942



LA RETRAITE DE LIBYE
(OCTOBRE 1942 - JANVIER 1943)

Le 23 octobre, lorsque la 8th *Army* britannique déclencha la seconde bataille d'El Alamein, sa supériorité numérique était impressionnante.

Dès le début de cette offensive, la JG 77 au complet fut appelée en urgence pour relever la JG 27 épuisée. L'escadre était alors éparpillée. Si le I./JG 77 était en Sicile et le II./JG 77 en URSS, le *Stab*/JG 77 était en Allemagne pour recevoir ses tout neufs Bf 109 G-2 Trop (tropicalisés). Le III./JG 77 arriva à Munich le 16 octobre en provenance du secteur de Leningrad. De nouveaux Bf 109 G-2 Trop l'y attendaient. Le 23, le *Gruppe* fit escale à Bari. Deux jours plus tard, le I./JG 77 quitta Comiso pour Benghazi. Le 26, le III./JG 77 décolla d'Italie pour Tobrouk en transitant par la Grèce et la Crète. Le 27, le I./JG 77 fut à Bir-el-Abd et le III./JG 77 à Tanyet-Harun. Le II./JG 77 se faisait attendre, ne pouvant de suite quitter le front est. Lors d'un vol de reconnaissance le 27, l'*Ofw.* Herbert Kaiser (8./JG 77) affronta six Curtiss P-40 sur la Via Balbia, en abattit deux mais fut lui-même atteint et dut revenir à pied à l'unité. Les combats s'annonçaient dès lors déjà comme particulièrement ardus… Le *Staka* Huy (7./JG 77) le constata très vite : « En URSS, les actions étaient menées rarement à plus de 4 000 mètres et seulement par de petites formations de cinq/dix avions. Sur le continent africain, les vols eurent lieu à une altitude très élevée (minimum 6 000 mètres) à tel point que, souvent, le jaune de la côte et le bleu de la mer se découpaient sous nos ailes comme si nous contemplions une carte géographique (cela entraînait d'ailleurs de grandes difficultés pour retrouver notre aérodrome). Les formations étaient plus importantes et il n'était pas rare d'affronter des groupes de quarante bombardiers ou plus avec escorte de chasse ». Le 28, le *Hptm.* Huy remporta sa 40e (et dernière) victoire sur un Spitfire et, le lendemain 29, fut abattu et capturé. Son poste fut repris par l'*Oblt.* Ludwig Theopold. Le 30 octobre, le I./JG 77 remporta ses premières victoires africaines : trois P-40 pour la perte d'un appareil.

Début novembre, la poussée alliée se développa, renforcée par l'apport d'importants renforts. Le *Generalfeldmarschall* Rommel comprit qu'il ne pourrait tenir. Le 1er novembre, le III./JG 77 rejoignit le I./JG 77 à Bir-el-Abd et tous deux menèrent d'incessants combats émaillés de victoires mais également de pertes matérielles et humaines. Le 3 novembre, face à l'avancée adverse, les Bf 109 quittèrent Bir-el-Abd pour Quotayfiya, des Messerschmitt devant être sabordés. Le *Lt.* Armin Köhler (3./JG 77) nota dans son journal : « L'après-midi, nous subissons l'enfer à Quotayfiya. Les nerfs sont mis à rude épreuve par d'incessantes attaques de dix-huit à vingt-quatre quadrimoteurs, par des chasseurs-bombardiers et des appareils d'attaque au sol. Nous ne pouvons sortir de nos trous. Les *Tommies* jouent au chat et la souris. Des avions, encore et encore… pas un seul allemand. Nous restons terrés comme des pucerons. Nous ne pouvons qu'observer les Anglais détruisant nos machines lors d'attaques à dix mètres au-dessus de nos têtes. Impossible de décoller : nous n'avons plus d'essence. […] Nous n'avons encore jamais vécu pareil merdier ». Le 4 novembre, Rommel ordonna le repli pour sauver ce qui pouvait encore l'être.

▲ Le 16 octobre 1942, le III./JG 77 arrivé à Riem prit possession de nouveaux Bf 109 G. Certains, portant encore leurs codes d'usine (*Stammkennzeichen*), furent repeints au plus vite.

▼ Un groupe de mécaniciens dans le désert. Tous allaient devoir s'adapter aux rudes conditions de vie sur le sol africain.

Le *Stab*/JG 77 atteignit enfin l'Afrique le 5. Ce même jour, le *Gefreiter* Rudi Kindermann, technicien au III./JG 77, nota dans son journal : « Les nouvelles sont mauvaises. Partout, c'est la retraite. À midi, nous détruisons nos installations. Les Anglais bombardent sans répit notre aérodrome. Des avions sautent. Tout ce qui ne peut être emporté est détruit ». Malgré cela, des victoires furent toujours remportées dans les airs. Les I. et III./JG 77 se retrouvèrent brièvement à Gambut pour reculer ensuite à Bir-el-Arca. La situation déplorable fut lapidairement décrite par Köhler le 7 novembre : « Pas de combat car pas d'essence, pas d'huile, pas d'eau ». Le 8, les Alliés débarquèrent en Afrique du Nord française, prenant Italiens et Allemands de la *Panzer-Armee Afrika* à revers. Bien que combattant avec énergie, les aviateurs allemands ne se faisaient guère d'illusions. Selon Köhler : « 9 novembre : le *Major* Müncheberg tient une petite conférence. L'*Afrikakorps* est anéanti. [...] Müncheberg pense qu'apparemment, nous ne reverrons pas l'Europe ». Et selon le *Hptm.* Erwin Bacsila (*Stab*/JG 77) : « 11 novembre 1942 : la nuit est tranquille. À 7h00, sévère bombardement de notre aérodrome. Idem à 10h00. On ne peut plus tenir les lignes. À midi, retraite sur Martuba. On susurre que l'on pourrait reculer jusqu'à Benghazi. Aujourd'hui, trois Ju 52 chargés à ras bord ont été abattus en feu par les Anglais. En général, la supériorité de l'ennemi est totale. Les cantonnements et la vie pendant ces jours de retraite sont aussi primitifs qu'en Russie. Le 13, retraite sur Benghazi. 14 novembre 1942 : à 10h00, départ pour El Magrum. [...] Il serait intéressant de savoir quand le front pourra se stabiliser. 15 novembre 1942 : retraite sur Arco Philaenorum. Bombardement dans l'après-midi. La nuit dernière fut mauvaise. J'ai dû coucher à même le sol ».

La retraite continuelle et la pénurie endémique n'autorisaient que de rares missions. Le 10 novembre fut tout de même marqué par la 100e victoire du *Staka* Geisshardt. Le 15 novembre, un événement relativement rare eut lieu lorsque deux B-24 furent abattus par le III. *Gruppe*.

Le 20 novembre, les *Geschwaderstab*, I. et III./JG 77 se transférèrent à Arco Philaenorum. La période de fin novembre fut consacrée aux missions d'appui au sol, les combats aériens se raréfiant.

Un renfort bienvenu fut l'arrivée du II./JG 77 dont les premiers Bf 109 G (perçus à Munich) atterrirent près de Tripoli le 5 décembre. L'unité avait connu deux changements de *Staka* :

II./JG 77 : *Major* Anton Mader ;
- 4./JG 77 : l'*Oblt.* Lutz-Wilhem Burckhardt avait succédé au *Hptm.* Heinrich Setz appelé à la tête du I./JG 27 ;
- 5./JG 77 : *Hptm.* Anton Hackl ;
- 6./JG 77 : le *Lt.* Johann Badum remplaçait le *Hptm.* Erwin Clausen souffrant de la malaria.

Le II./JG 77 gagna Zarzur, recevant quelques Bf 109 du II./JG 27 évacuant en Sicile. Le 7 décembre, les combats reprirent pour les I. et III./JG 77. Selon Bascilla : « Nous abattons quatre Curtiss et perdons un Bf 109. Ce que je craignais est arrivé. Avec sa supériorité, l'adversaire peut « se promener ». [...] Pour demain, la *Geschwader* n'a plus que douze appareils en état. L'adversaire peut aligner cent trente à cent cinquante avions. Un combat inégal ! Heureusement, ils ont un respect marqué pour nos chasseurs ».

▲ Lors de la retraite, des Messerschmitt furent abandonnés comme cet appareil trouvé à Bir-el-Arca, apparemment l'avion du *Lt.* Heinz Lüdemann (8./JG 77).

◀ Le II./JG 77 fut le dernier *Gruppe* à atteindre l'Afrique. Le *Fw.* Reinert, qui semble avoir gardé le moral, discute avec des mécaniciens sur l'aérodrome de Zarzur.

▲ Lors d'une chasse à la gazelle dans le désert pour améliorer l'ordinaire de la troupe. De gauche à droite : le *Kommodore* Müncheberg, un aviateur non identifié, le *Staka* Omert (avec le fusil Kar 98k à la bretelle), le *Kommandeur* Ubben et le *Kommandeur* Bär. Soit quatre *Ritterkreuzträger* !

Le I./JG 77 connut également un changement d'importance. Le *Hptm.* Friedrich Geisshardt (*Staka* de la 3./JG 77 et *Eichenlaubträger*) partit le 9 décembre mener le II./JG 27. Son successeur fut l'*Oblt.* Ernst Laube, ex-pilote de la 7./JG 26. Le 11, la 9./JG 77 déplora la perte de son *Staffelführer*, le *Lt.* Horst Marotzke, porté manquant après combat. La veille, il avait remporté sa 38e victoire. Il était ainsi le cinquième chef de la 9e escadrille à disparaître en un an. Le *Lt.* Wolfgang Ernst, arrivé à la *Geschwader* quasiment en même temps que Marotzke, lui succéda. D'après les notes du *Hptm.* Bacsila, les aérodromes de la JG 77 furent régulièrement la cible de bombardements.

Si les as continuaient à engranger des victoires, de jeunes pilotes tentaient de les égaler. Le 13, le *Fw.* Herbert Hohenberger remporta sa première *Luftsieg* et fut encore crédité de deux *Abschüsse* avant de tomber au combat quelques semaines plus tard en Tunisie. Le 14, l'*Ofw.* Kurt Niederhagen se vit également attribuer sa première victoire. Mais, bien des jeunes virent leur carrière brisée. Ainsi, le *Fw.* Siegfried Ott (1./JG 77), qui avait remporté sa première victoire le 11 novembre, fut abattu et capturé en combat avec des P-40 près de El Agheila le 15 décembre. Il avait été crédité d'une seconde avant de tomber en captivité.

Le 15, le *Stab*/JG 77 évacua vers Tauorga. Le 20, le II./JG 77 rentra enfin en action, cinq victoires étant revendiquées.

Le 23, visite des maréchaux Rommel et Kesselring ainsi que de deux généraux italiens à l'escadre. Le 24, ce fut le *General der Flieger* Hans Seidemann (*Fliegerführer Afrika*) qui vint saluer les hommes de la JG 77… et leur apprit que les colis de Noël destinés aux militaires avaient été envoyés par le fond dans quelque navire coulé par l'aviation alliée (« Nous l'avions bien pensé ! » écrivit Bacsila).

Messerschmitt Bf 109 G-2 Trop

Avion du *Feldwebel* Heinz Furth
7./JG 77
Wadi Tamet, Libye, décembre 1942

Malgré les difficultés du moment, une petite fête de Noël fut célébrée à Tauorga, les palmiers étant décorés pour ressembler à des sapins...

Le jour de la nouvelle année 1943, la JG 77 était dispersée comme suit :

- *Stab*/JG 77 à Bir Dufan : 7 Bf 109 (5 opérationnels) et 11 pilotes (6 disponibles) ;
- I./JG 77 à Bir Dufan : 25 Bf 109 (11) et 43 pilotes (29) ;
- II./JG 77 à Zarzur : 24 Bf 109 (17) et 23 pilotes (22) ;
- III./JG 77 à Bir Dufan : 30 Bf 109 (15) et 49 pilotes (35).

Le mauvais temps et les difficultés d'entretien des appareils entravèrent fortement l'activité aérienne durant les premiers jours de l'année. Cette période (fin décembre 1942 - début janvier 1943) vit un apport de nouvelles recrues envoyées en urgence à la JG 77. Outre les engagements aériens et les bombardements, il fallait tenir compte de la malaria qui affectait le personnel.

Le II./JG 77 subit deux pertes sérieuses. Le 7 janvier, le *Staka* Burckhardt (4./JG 77) marcha sur une mine antipersonnel et dut être évacué. Le 12, le *Staffelführer* et *Ritterkreuzträger* Johann Badum (6./JG 77) fut tué en combat. Le I./JG 77 ne fut pas plus épargné. Le 14, l'*Ofw.* Walter Brandt, un vétéran du I./LG 2, fut abattu près de Buerat après avoir descendu un Kittyhawk. Il était crédité de 46 victoires, dont plusieurs remportées sur Malte. Évacué en Allemagne, il y fut amputé de la jambe droite et reçut la *Ritterkreuz* à l'hôpital. On dispose de deux récits de ces combats du 14. Tout d'abord, celui du *Hptm.* Bacsila : « Journée bien remplie. Déjà, tôt dans la matinée, les Anglais sont venus nous survoler. J'ai effectué quatre opérations et, à chaque fois, j'ai affronté un ennemi bien supérieur. Je crois avoir obtenu deux victoires ; je n'ai cependant pu observer les impacts puisque, à chaque fois, j'ai attaqué des Kittyhawk de l'arrière. Il est vrai que l'on a répertorié un grand nombre d'épaves mais on n'a pu identifier les vainqueurs avec certitude. Peut-être que les miennes s'y trouvaient ? En tout cas, ce fut un grand événement quand, à midi, nous sommes revenus avec nos dernières gouttes d'essence et que nous avons aperçu au loin dix-huit bombardiers anglais martelant notre aérodrome en toute impunité. Nous avons dû nous poser entre les entonnoirs de bombes ; ce ne fut pas du gâteau. Mais l'escadre a abattu ce jour vingt-huit Anglais ». La même journée fut vécue au sol par le *Gefreiter* Kindermann : « À 11h20, notre aérodrome subit une puissante attaque menée par dix-huit bombardiers et quarante chasseurs. Je pensais être habitué à tout mais, cette fois, ce fut encore plus effrayant. Nous attendant à cette attaque, nous scrutions continuellement l'horizon pour y déceler le moindre signe suspect. Vers 11h00, de petits points s'y découpèrent. Comme ils grossissaient rapidement, nous déclenchâmes l'alerte. Plusieurs *Schwärme* de notre *Gruppe* décollèrent à temps. Peu après, l'enfer s'abattit sur nous. Des chasseurs débouchèrent à l'est et au sud de nos installations et mitraillèrent nos machines. Ils étaient immédiatement suivis par des Marauder qui larguèrent leurs bombes. [...] Après un second passage pour nous arroser avec leurs armes de bord, les Anglais retournèrent chez eux. Ce jour-là, les appareils de l'escadre remportèrent vingt-huit victoires, notre *Kommandeur*, le *Hptm.* Ubben, obtenant ses 100e et 101e victoires ».

Le 17, les *Stab* et III./JG 77 évacuèrent Bir Dufan pour Asabaa d'où opérait le II./JG 77. Le I./JG 77 gagna pour sa part Castel Benito, étant rejoint le 18 par le *Stab*. Le soir fut marqué par le bombardement de l'aérodrome. Le bruit se répandit que l'on ne saurait plus tenir et qu'il faudrait se replier en Tunisie près de Gabès.

Le 19, le II./JG 77 gagna effectivement l'aérodrome tunisien de Médenine et, le 20, le I./JG 77 passa de même en Tunisie (Ben Gardane). Cela allait générer l'ire du *Kommandeur* Bär qui rechignait à transférer son unité sur cet aérodrome de fortune. Un pilote fut témoin de son entretien téléphonique houleux avec le *Fliegerführer Afrika* Seidemann : « Le *Hauptmann* Bär connaissait bien Ben Gardane qu'il trouvait tout à fait inadapté pour un groupe de chasse car bien trop rocailleux pour des machines légères. Seidemann imposait ce déménagement et Bär s'y opposait. Il décrivait l'état de la piste tandis que le général maintenait sa position. Tout le monde aux alentours se retenait difficilement d'éclater de rire car Bär, tout en roulant des yeux et en faisant des

▲ À la mi-décembre, l'*Oblt.* Wolfgang Ernst (ici avec la mascotte, un chevreau nommé Moritz) prit la tête de la 9./JG 77.

▼ Dans la cour de son hôpital en Allemagne, l'*Ofw.* Walter Brandt reçut la *Ritterkreuz*. Il allait repartir au combat à la JG 3 avec une prothèse et remporter encore quelques victoires.

grimaces, répondait respectueusement dans le combiné : « *Jawohl, Herr General !* ». Puis il éloignait le combiné d'une main, le couvrait de l'autre et vitupérait : « *Imbécile, idiot, trou du c.., tu ne comprends rien à rien* », cela avant de réécouter et de répéter « *Jawohl, Herr General !* ». La communication terminée, il se prit le visage entre les mains, ne pouvant comprendre comment pareil aérodrome lui avait été assigné ». Ces rapports parfois conflictuels avec l'autorité supérieure – souvent coupée des difficultés du moment – allaient miner le moral de la troupe. Le III./JG 77, de son côté, s'établit à Matmata. Enfin, le 22 janvier, le *Stab*/JG 77, dernier élément de la 77e escadre toujours en Libye, gagna Zuara. La JG 77 quitta dès lors définitivement la colonie italienne en sursis et s'installa près de la frontière.

Malgré les pertes, en dépit des harcèlements continuels d'une meurtrière aviation alliée omniprésente et supérieure en nombre, et tout en affrontant les sérieux problèmes de ravitaillement, la JG 77 avait accompli une dure tâche. Alors qu'après El Alamein, tous redoutaient (son *Kommodore* y compris) son anéantissement, elle réussit à couvrir tant bien que mal la retraite de la *Panzer-Armee Afrika* jusqu'à la frontière tunisienne. Pour ce faire, elle revendiqua 216 victoires aériennes mais perdit sept pilotes tués, six disparus et six capturés – auxquels il fallait rajouter bien des blessés graves comme Brandt ou Burckhardt.

DANS LE RÉDUIT TUNISIEN (JANVIER - MAI 1943)

Repliées désormais en Tunisie, les quelques unités de chasse de la Luftwaffe qui purent être rassemblées allaient devoir affronter non seulement les appareils britanniques venant de l'est mais également ceux de l'USAAF venant de l'ouest. Les pilotes allemands découvrirent ainsi pour la plupart la puissance de l'aviation américaine et surtout les quadrimoteurs B-17 et B-24 qui écrasèrent la Wehrmacht et les aérodromes sous des tapis de bombes. Un relevé des victoires fait nettement apparaître que, si la Flak abattit des *Viermots* (quadrimoteurs), rares furent les chasseurs qui eurent la chance de faire de même, tant les escortes étaient compactes et la puissance de feu adverse effrayante et dissuasive. Malgré cela, la Luftwaffe combattit pendant quatre mois dans le réduit tunisien, s'usant quotidiennement pour soutenir les troupes au sol.

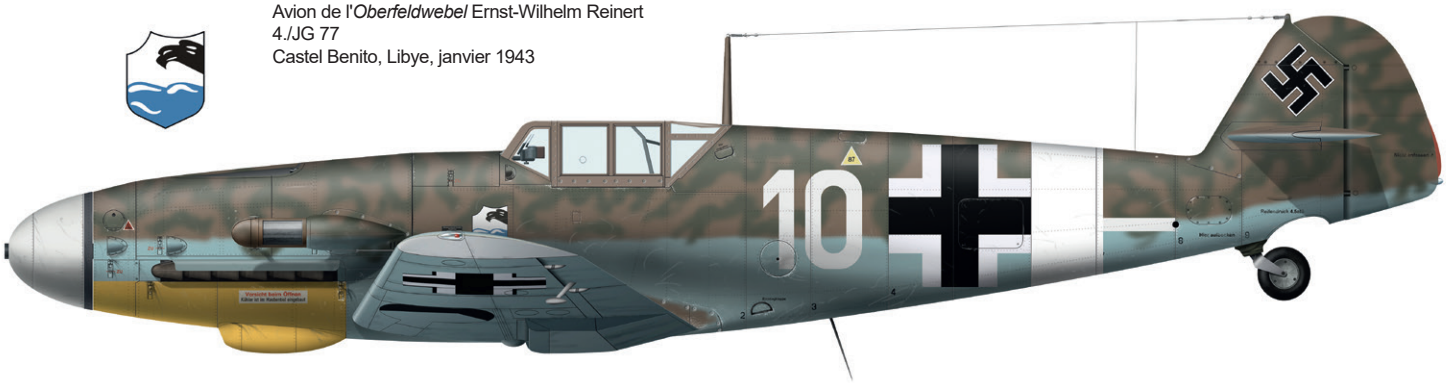
▲ Retour à Bir Dufan de trois pilotes de la 8./JG 77. De gauche à droite : le *Staka* Omert, le *Lt.* Heinz Lüdemann et l'*Ofw.* Robert Helmer. Aucun des trois ne vit la fin de la guerre.

▲▲ En Tunisie, la Luftwaffe affronta les puissants quadrimoteurs américains capables de mettre les aérodromes à mal. D'où l'obligation dès l'arrivée de creuser des abris et des tranchées de protection.

Après cette retraite épuisante, la fatigue régnait largement dans les rangs allemands. À titre d'exemple, le 26 janvier 1943 une collision eut lieu à Matmata. L'*Oblt.* Ludwig Theopold décolla en alerte et, dans la précipitation, son Bf 109 G-2 Trop percuta celui du *Lt.* Ernst Bührow. Le *Staka* – qui avait succédé fin octobre au *Hptm.* Huy – fut tué. Bührow, grièvement brûlé, fut évacué. La 7./JG 77 fut reprise par l'*Oblt.* Georg Seckel. Le III./JG 77 fut amputé d'autres pilotes mais de manière moins tragique. À la fin janvier, l'*Ofw.* Herbert Kaiser, vétéran du II./Tr.Gr. 186 exténué, quitta sa 8./JG 77 pour rejoindre comme instructeur l'EGr. Süd.

MESSERSCHMITT BF 109 G-2 TROP

Avion de l'*Oberfeldwebel* Ernst-Wilhelm Reinert
4./JG 77
Castel Benito, Libye, janvier 1943



Quelques semaines plus tard, il se vit décerner la *Ritterkreuz* récompensant ses 50 victoires remportées en plus de trois années de combats ininterrompus.
Durant cette période, quelques victoires furent revendiquées : les 150e à 152e du *Kommandeur* Bär le 27 janvier, la 15e du *Fw.* Horst Schlick (1./JG 77) le 28 janvier, la 30e de l'*Ofw.* Isken le 31… Une liste de pertes/victoires du III./JG 77 pour le mois de janvier capturée par la RAF précisait que, pendant tout ce mois, le *Gruppe* avait mené 65 opérations autour de Tripoli (soit 503 sorties). Huit chasseurs avaient été perdus en combat (deux blessés et un disparu). Il y eut un tué sur collision et quatre autres appareils furent détruits (bombardement et sabordage). En étudiant la liste des victoires, l'officier britannique ajouta très diplomatiquement : « Il faut souligner que ces « claims » ne sont pas nécessairement confirmés par les rapports de pertes alliés durant cette période »…
En février, pertes et victoires se raréfièrent. Ce calme poussa à diverses réorganisations, des vétérans à bout de souffle revenant en Europe. La 2./JG 77 vit son *Kapitän* de longue date, l'*Oblt.* Herbert Thurz, gagner la JG 105. Il fut remplacé par le *Lt.* Armin Köhler. Par ailleurs, la mutation du *Hptm.* Erwin Clausen à l'EJG Süd étant confirmée, la 6./JG 77 fut reprise par le *Lt.* Joachim Deicke (crédité d'environ 13 victoires sur l'URSS). Enfin, le *Kapitän* de la 5./JG 77, le *Hptm.* Anton Hackl, blessé le 4 février, fut évacué en Allemagne, son poste étant repris par un autre pilote de talent, le *Lt.* Franz Hrdlicka.
Le 14 février à 4h00, les forces italo-allemandes du *Generaloberst* Hans-Jürgen von Arnim déclenchèrent avec succès une violente contre-attaque vers Kasserine et Tébessa. Le lendemain, le *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel reprit Gafsa. La Luftwaffe participa à l'offensive. Le soir du 15, le II./JG 77 quitta Médenine trop exposé pour La Fauconnerie. Le III./JG 77 se posa à Mezzouna. Les Allemands ne purent cependant tirer profit de leur percée, leur ravitaillement ne suivant pas. Le 20, les forces de l'Axe se replièrent sur la ligne « Mareth ». Le 26, la bataille prit fin avec la reprise de Kasserine.
Le 21, le tout neuf *Staka* Hrdlicka (5./JG 77) fut blessé dans une nouvelle collision à l'atterrissage à Sbeitla mais demeura à l'unité. Le 26, la JG 77 se démena sur Médenine, objectif des troupes britanniques. Les victoires furent nombreuses… mais les pertes en proportion. Le I. *Gruppe* revendiqua ainsi onze P-40 (cinq à l'actif du seul *Hptm.* Bär), le II./JG 77 réclama dix Kittyhawk (quatre pour le seul *Fw.* Reinert) et le III./JG 77 abattit cinq P-40 mais perdit un vétéran d'importance : l'*Ofw.* Robert

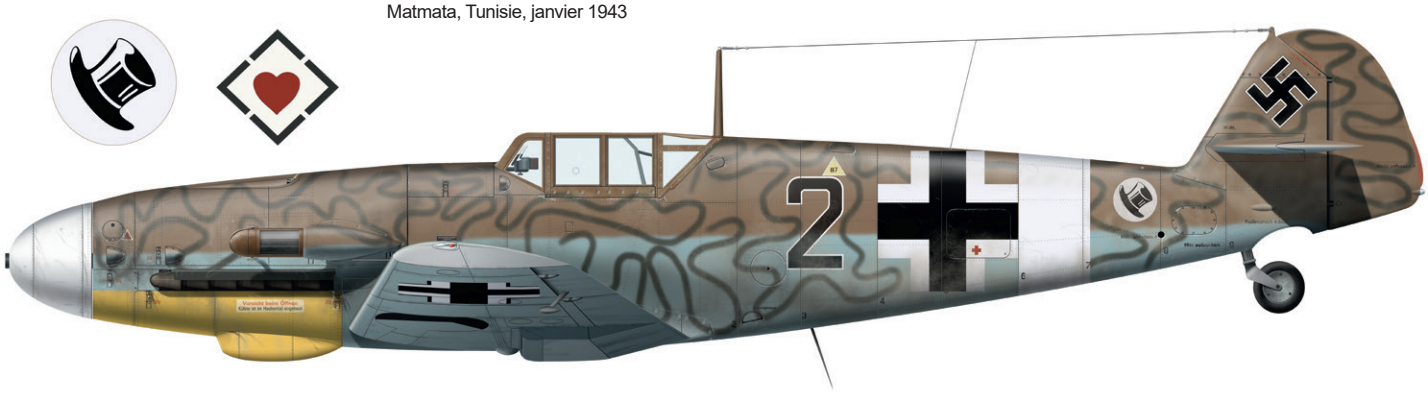
▲ Un Bf 109 de la JG 77 « Herz As » parqué en bordure de « piste » sur un aérodrome tunisien.

▶▶ Page de droite : Inhumation du *Kommodore* Joachim Müncheberg tué au combat le 23 mars 1943.

◀ Certains appareils du I./JG 77 avaient adopté un camouflage semblable à celui des avions italiens et désigné par les Britanniques comme « sand and spinach ».

Messerschmitt Bf 109 G-2 Trop

2./JG 77
Matmata, Tunisie, janvier 1943



Helmer (8. *Staffel*), un des premiers membres du *Gruppe*. Crédité de 26 victoires en URSS, il en avait obtenu 8 autres sur l'Afrique. Le *Lt.* Wolfgang Ernst, *Staka* de la 9./JG 77, fut sérieusement blessé. Suite à la mise hors combat de Ernst, la 9./JG 77 fut reprise par le *Lt.* autrichien Ferdinand Jahn, un membre de l'escadrille depuis 1941.

Mars débuta par un calme relatif sur le front sud. Ce qui permit au *Kommandeur* Kurt Ubben de partir en permission, le III./JG 77 étant alors temporairement repris par le *Hptm.* Emil Omert. Le 7 mars, le *Hptm.* Bär atteignit les 170 victoires. À cette époque-là, le *Kommandeur* du II./JG 77, le *Major* Anton Mader, partit également en permission. Cependant, contrairement à Ubben, il ne revint pas, étant appelé à la tête de la toute nouvelle JG 11 dès le 1er avril. L'intérim fut assuré par l'*Oblt.* Heinz Dudeck. Un changement eut également lieu à la tête des forces de l'Axe en Tunisie. La situation tournant au tragique pour le *Heeresgruppe Afrika*, le 9 mars, le *Generaloberst* von Arnim reprit son commandement, Rommel étant rappelé en Allemagne. La retraite continuait, comme l'a décrit le mécanicien Kindermann : « Le 12 mars, nous avons évacué Matmata. Notre nouvelle base : Bou Thadi, au nord-ouest de Sfax. Les combats ont atteint Gafsa où les avant-gardes des chars américains et les troupes au sol ont percé sous une importante couverture aérienne. Nos machines sont dans le ciel sans discontinuer. Au sud, les *Tommies* ont dépassé Matmata, au nord, les Américains poussent vers Maknassy après la prise de Gafsa. Notre base intermédiaire de Nerzouna est sous le feu de l'artillerie alors que les *Stuka* basés à Fatnassa sont continuellement bombardés par les Américains ».

Le 13 mars, l'*Oblt.* Siegfried Freytag décrocha enfin un important commandement en succédant à Mader à la tête du II./JG 77 ; sa 1. *Staffel* fut reprise par le *Lt.* Heinz-Edgar Berres. « Der Löwe von Malta » fut également promu *Hauptmann*. Une consécration pour ce jeune officier, soucieux de son apparence et désireux d'exercer d'importantes fonctions. Mais, comme on se méfiait du caractère imprévisible de Freytag (très dépendant de la boisson), il fut utilement secondé par le *Hptm.* Hans Vanvor attaché au *Stab*.

La pluie battante qui sévit toute la seconde moitié de mars ne gêna nullement les combats terrestres qui connurent un regain. À l'ouest, les troupes américaines reprirent Gafsa, tandis qu'au sud, les Britanniques accentuèrent leur pression sur la ligne « Mareth ». Mais les défenseurs tinrent bon. Les intempéries clouèrent les avions au sol et la JG 77 fut rarement mise à contribution. Le 15, le III./JG 77 quitta Matmata pour Sfax, puis Bou Thadi. Du 14 au 21 mars, seules quatre victoires furent revendiquées.

Le 23 mars fut une journée catastrophique. Le *Leutnant* Gerhard Strasen, ami du *Kommodore* Müncheberg et comme lui ancien de la JG 26, l'avait suivi à la JG 77. Selon ses souvenirs : « Le matin du 23, je décollai avec le *Major* Müncheberg. Effectuant une reconnaissance au-dessus du front, nous aperçûmes une petite formation de Spitfire au-dessous de nous. Bien que nous ne fussions que deux, nous les attaquâmes. Se battre face à des ennemis supérieurs en nombre était devenu une habitude. Müncheberg en tête, nous plongeâmes. Le *Kommodore* se plaça derrière le dernier Spitfire et lui décocha une rafale. Il explosa un bref instant plus tard. L'importante vitesse de Müncheberg ne lui permit pas d'éviter les débris de sa victime. L'un d'eux heurta son Bf 109 qui devint aussitôt incontrôlable. Müncheberg s'écrasa sans avoir pu sauter en parachute ». Müncheberg fut inhumé dans le cimetière d'El-Aouina (Tunis). La Luftwaffe perdait ainsi l'une de ses figures les plus emblématiques. Titulaire des Épées de la *Ritterkreuz* et crédité de 135 victoires remportées sur tous les fronts, il avait gagné le respect de ses hommes ainsi que de ses supérieurs tant ses qualités de commandement étaient appréciées. En souvenir de son premier chef tombé au combat, la *Geschwader* adopta son insigne personnel, le cœur rouge, si bien que la JG 77 devint la JG 77 « Herz As ». Le commandement intérimaire fut repris par l'*Obstlt.* Günther *Frhr.* von Maltzahn, commandant la JG 53.

Le 27, le I./JG 77 quitta Fatnassa pour Sfax avant de repartir pour Bou Thadi, occupé par le III./JG 77. Un organigramme donne les effectifs de l'escadre à la date du 31 mars :

- *Stab* JG 77 à La Fauconnerie : 5 appareils (4 en état) et 4 pilotes (2 opérationnels) ;
- I./JG 77 à Bou Thadi : 19 appareils (2) et 53 pilotes (33) ;
- II./JG 77 à La Fauconnerie : 30 appareils (12) et 49 pilotes (21) ;
- III./JG 77 à Bou Thadi : 24 appareils (14) et 47 pilotes (28).

Le mois d'avril s'ouvrit sur un succès impressionnant de l'*Ofw.* Reinert qui abattit cinq Spitfire en deux missions, atteignant les 145 victoires. Les *Fw.* Preinfalk (63e *Luftsieg*) et *Lt.* Hrdlicka (31e) furent également victorieux. Pourtant, ces succès n'étaient que l'arbre cachant la forêt, les pertes de la JG 77 allant être très lourdes en ce mois d'avril où les positions de l'Axe se réduisaient comme peau de chagrin. Le 3 avril, la 77e escadre accueillit son nouveau *Kommodore* : le *Major* Johannes Steinhoff, *Kommandeur* du II./JG 52 à l'est, titulaire de 156 victoires et porteur des Feuilles de chêne.

Malgré le courage des aviateurs, la retraite continuait, comme le nota le *Gefr.* Rudi Kindermann : « Le 6 avril, notre aérodrome encaisse sept attaques de bombardiers. Nous devons l'abandonner et évacuons vers le nord. Notre nouvel aérodrome devrait être El Djem. Mais la poussée anglaise est si forte que nous devons poursuivre sur Sainte-Marie-du-Zit, au nord-ouest de Sousse, dans les montagnes. Les Américains sont déjà à Kairouan. Les premiers chars anglais se rapprochent de notre aérodrome. Les missions des pilotes consistent principalement en des décollages en alerte pour prévenir une attaque de notre aérodrome ou en escorte de Fw 190 ou de Bf 110 opérant contre les avant-gardes blindées des Anglais ».

À côté des as réputés dont les noms reviennent à intervalles réguliers, de nouveaux « Draufgänger » (fonceurs) apparaissent. Le *Fw.* Karl Hosmann (2. *Staffel*) fut crédité de sa cinquième victoire (toutes remportées sur l'Afrique). Les *Uffz.* Alfred Langhoff (4. *Staffel*) et Robert Koch (8. *Staffel*), tous deux arrivés quelques semaines auparavant en Afrique, remportèrent leur première victoire.

▲ Décollage dans la poussière d'une piste souvent improvisée.

◤ L'*Uffz.* Alexander Preinfalk (qui était né en 1920 à Bakou !) avait reçu sa *Ritterkreuz* en octobre 1942 avec le II./JG 77. Titulaire de 81 victoires, il allait être tué le 12 décembre 1944 dans un duel perdu face à un P-47, son parachute ne se déployant pas complètement après avoir sauté de son Bf 109 G-14/AS.

Le 8, alors que les Britanniques s'emparaient de Sfax, la retraite se poursuivit et les trois *Gruppen* se déplacèrent vers le cap Bon. Le I./JG 77 s'installa à Korbous, les II. et III./JG 77 se regroupant à Sainte-Marie-du-Zit. La JG 77 combattit à proximité de la JG 53. Si la « Herz As » défendait surtout le front sud, la « Pik As » opérait au nord. Le *Heeresgruppe Afrika* vivait ses derniers jours et, malgré l'interdiction du *Führer*, les Allemands commencèrent à ramener le corps expéditionnaire en Europe. Selon Kindermann : « L'espace de combat de notre *Afrikakorps* et de sa Luftwaffe décimée se réduit. Nous sommes déjà dans le nord de la Tunisie. Ni jour ni nuit sans attaque aérienne. Les aérodromes ne sont plus guère éloignés. Le 16 avril, nous évacuons notre aérodrome que le front a rattrapé. J'embarque dans un bus en direction de Menzel Bou Zelfa. Le lendemain, nouvelle évacuation, cette fois pour Korbous-Nord. Dès notre arrivée, nous entamons la construction des abris pour les hommes, les avions et les véhicules. Le sol est dur. Tout le monde est au travail : du simple soldat au *Kommandeur*. Au-dessus de nous, les appareils ennemis tournent sans relâche. [...] Notre situation est réellement critique. Nos appareils ne peuvent plus décoller sans être immédiatement attaqués ». Malgré cette situation désespérée, la JG 77 continuait le combat, jetant toutes ses forces dans la bataille. Mais la supériorité ennemie était totale. L'atmosphère de défaite était aggravée par la vision de l'omniprésence de l'aviation adverse, comme le confirme Kindermann : « Fin avril 1943, l'évacuation vers l'Europe débute. On charge dans les Ju 52 les blessés puis le reliquat de l'*Afrikakorps*. Ils décollent en formations, tôt le matin ou dans la soirée, de la côte tunisienne vers la Sardaigne ou la Sicile. Nombre d'entre eux sont abattus. Mais eux seuls

◥◥ Page de droite, en haut : L'*Uffz.* Werner Killer, versé à la 9./JG 77 en janvier 1943, fut capturé le 4 mars.

◢◢ Page de droite, en bas : Un autre prisonnier de cette époque (le 2 avril) fut le *Fw.* Erich Pförtner qui volait à la 6./JG 77 depuis août 1942. On note le prénom (Greta ?) peint sous l'habitacle (devant être celui de sa fiancée).

représentent encore l'espoir d'éviter la captivité. Mon évacuation débute d'un aérodrome proche de Tunis. Nous embarquons à 4h30. L'avion est bourré de matériel : uniformes, armes de poing, boîtes de masque à gaz... et une valisette qui contient les archives de notre *Gruppe*. Vers 7h30, nous atterrissons en Sardaigne. Après ravitaillement, nous repartons pour Comiso en Sicile. Beaucoup de mes camarades n'auront pas ma chance : certains ne trouvent pas de place à bord d'un Ju 52, d'autres périssent lorsque leur avion est abattu sur la Méditerranée. D'autres encore sont envoyés dans les combats au sol d'arrière-garde. Nombreux sont les disparus. Le chagrin imputable à ces pertes et le souvenir de cette campagne d'Afrique nous accableront encore pendant de longues semaines ». Lors de ces derniers combats, nombreux furent les jeunes pilotes arrivés depuis quelques semaines en Afrique qui tombèrent sous les coups de l'adversaire.

Malgré de mauvaises conditions météorologiques, les forces terrestres alliées ne laissèrent pas de répit aux Italo-Allemands. Par contre, les engagements aériens furent moins nombreux. Le 5 mai, le *Lt.* Gustav Blasy fut perdu en mer près de la piste de Korbous. Il était *Staffelführer* de la 9./JG 77, une des escadrilles qui avait beaucoup souffert en Afrique. Il fut le quatrième chef d'escadrille de la 9e perdu en cinq mois de combats. Le 7 mai, les Alliés atteignirent Tunis et Bizerte, évacuées par les dernières troupes de l'Axe. Ce jour-là, l'*Oblt.* Armin Köhler nota : « Le général Seidemann, chef de l'aviation, est venu ce matin. Il nous a dit que Tunis sera évacuée aujourd'hui. Toute la journée, il y a tant et tant de chasseurs et de chasseurs-bombardiers ennemis que nous pouvons à peine décoller. Hier, 70 bombardiers sont passés au-dessus de notre aérodrome, ils étaient destinés à Tunis. Un grand réservoir a été touché. Il brûle encore à présent. [...] Peu après 18h30, nous décollons pour la Sicile. Nous emportons les premiers camarades du personnel au sol dans nos Bf 109. La plaque obturant l'espace réservé aux bagages est vite démontée et un homme s'y glisse. Nous survolons la Méditerranée par un temps morne et pluvieux puis atterrissons à Chinisia ». Les I., II., et III./JG 77 entamèrent ainsi leur retour vers l'Europe le jour-même. Le lendemain 8 mai, les membres de la « Herz As » présents à Korbous-Nord assistèrent au crash d'un Bf 108 du *Stab* décollant vers l'Europe. Trop lourdement chargé, il s'écrasa en bout de piste, tuant ses trois occupants. Outre l'officier technique et le secrétaire d'état-major, l'appareil emportait l'*Oblt.* Helmut Meckel, un pilote de qualité ayant volé depuis le début de la guerre à la JG 3. Il y avait remporté 25 victoires et s'était vu décerner la *Ritterkreuz*. Retiré de la ligne de front dès juillet 1941, il s'était porté volontaire pour y retourner. Selon l'*Oblt.* Zeno Bäumel (4./JG 77) : « Lors des missions d'évacuation le 8 mai, mon Bf 109 était encore en état de vol. Je devais le piloter

mais, comme mon camarade Reinert était plus grand, je dus lui laisser les commandes. Je me glissai donc à l'arrière de l'avion avec notre *Oberwerkmeister*, l'*Ofw.* Walter. Notre petite taille le permettait. Reinert a alors décollé mais, sur le golfe de Tunis, il a aperçu des Martlet venant de décoller d'un porte-avions. Il n'a pu résister et a piqué en dépit du poids supplémentaire. Il a abattu une de ces machines puis a repris en hâte son chemin vers la Sicile. Nous y avons atterri et étions tous bien contents de la fin heureuse de cette aventure ».

Le III./JG 77 effectua, de même, des vols de sauvetage et ramena plusieurs membres du *Gruppe*, dont des pilotes abandonnés à Korbous par manque d'appareil. Selon l'*Uffz.* Karl-Heinz Böttner (8./JG 77) : « Les derniers jours de notre campagne africaine, j'effectuai avec mes camarades plusieurs navettes Sicile-Afrique. Nous étions volontaires pour ces missions de sauvetage. Lors du retour de la dernière, mon Bf 109 fut touché en combat. Je dus faire demi-tour et atterrir d'urgence. Une voiture m'amena à mon aérodrome où je passai la nuit.

▲ L'*Uffz.* Sigurd Fast (à droite) et un camarade de la 6./JG 77 attendent l'ordre de décollage dans le réduit encore tenu par l'Axe tout autour de Tunis. Le Bf 109 est un *Kanonenboot* équipé de deux canons de 30 mm sous les ailes.

◥ Pour compenser quelque peu ses pertes en Afrique, la JG 77 reçut divers appareils de la JG 53. L'*Uffz.* Richard « Dick » Lewin (disparu au large d'Ajaccio le 24 septembre 1943) est assis sur l'un d'eux, un Bf 109 G-6 *Kanonenboot*.

Le lendemain, quelques camarades atterrirent. Parmi eux, l'*Ofw.* Hackler qui me ramena en Sicile dans son Bf 109 ».

Le 9 mai 1943, le *Heeresgruppe Afrika* mit fin à toute résistance sur le front nord et capitula. L'Afrique était définitivement perdue pour l'Axe. De nombreux membres de la JG 77 qui n'avaient pu être évacués vers l'Europe entrèrent alors en captivité. Pour ceux qui avaient atteint la Sicile, ce n'était qu'une étape. Le I./JG 77 partit pour Bari (puis Munich pour être rééquipé), tandis que les II. et III./JG 77 gagnaient Foggia dans le sud de l'Italie.

Après la retraite de Libye, les combats de Tunisie manquèrent de voir périr une JG 77 qui, avec les autres maigres forces de la *Tagjagd* envoyées en Afrique, s'était heurtée à un adversaire bénéficiant d'une totale supériorité aérienne. Même en URSS où la Luftwaffe était pourtant déjà surclassée numériquement, les aviateurs allemands pouvaient faire preuve d'optimisme. Rien de tout cela en Afrique. Mais, dès le départ, la JG 77 avait été lancée dans un combat quasiment suicidaire, la JG 27 qu'elle remplaçait en urgence étant elle-même dans une situation désespérée. Pourtant, en dépit de tous les aléas, la « Herz As » put regagner le continent européen… même en piteux état. Aux pertes de la retraite de Libye, il fallait ajouter 37 pilotes tués, 6 disparus et 6 prisonniers de guerre des combats de Tunisie. Si les deux-tiers des victimes devaient être de jeunes pilotes venus renforcer l'unité durant l'hiver 1942-1943, le tiers restant était composé de combattants d'élite comme le *Kommodore* Müncheberg (un des plus grands as de la chasse de jour allemande), de chefs d'escadrille chevronnés, de vétérans expérimentés et même de *Ritterkreuzträger*. Des pilotes de valeur comme Hackl, Kaiser ou Clausen quittèrent l'unité, malades, blessés ou épuisés. Si l'on rajoute la capture d'une grande partie du personnel au sol ainsi que de la quasi-totalité d'un matériel indispensable pour la bonne marche d'une unité de combat, la JG 77 était une unité très diminuée qui devait tenter de se reconstituer au plus vite.

▼ Pour relever le moral des troupes, le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring vint saluer les rescapés d'Afrique du Nord.

EN DÉFENSE DE LA SICILE ET DE LA SARDAIGNE (8 JUIN - 9 JUILLET 1943)

Lors de l'évacuation d'Afrique, la JG 77 était menée comme suit :

Stab/JG 77 : *Major* Johannes Steinhoff
I./JG 77 : *Major* Heinz Bär
- 1./JG 77 : *Oblt.* Edgar Berres
- 2./JG 77 : *Lt.* Armin Köhler
- 3./JG 77 : *Oblt.* Ernst Laube
II./JG 77 : *Hptm.* Siegfried Freytag
- 4./JG 77 : *Oblt.* Heinz Dudeck
- 5./JG 77 : *Oblt.* Franz Hrdlicka
- 6./JG 77 : *Oblt.* Joachim Deicke
III./JG 77 : *Major* Kurt Ubben
- 7./JG 77 : *Oblt.* Georg Seckel
- 8./JG 77 : *Hptm.* Emil Omert
- 9./JG 77 : *Lt.* Wolfgang Ernst

Il va de soi que les survivants d'Afrique bénéficièrent pour la plupart d'une permission. Le I./JG 77 gagna par train Neubiberg pour prendre possession de Bf 109 G-6 flambant neufs. Le II./JG 77 fut de même renvoyé dans le *Reich* et seul le III./JG 77 demeura en Méditerranée pour se reformer à Foggia. Pour ce faire, le *Gruppe*

reçut quelques avions de la JG 53. Les pilotes du III./JG 77 menèrent des opérations routinières comme des escortes d'appareils ravitaillant les îles désormais menacées (Sicile et Sardaigne). Le 1er juin, ils quittèrent Foggia pour l'aérodrome sarde de Chilivani. Le *Gruppe* devait protéger la Sardaigne avec le II./JG 51.

Le 8 juin, le I./JG 77 revint se placer à Sciacca en Sicile. Les aviateurs des deux *Gruppen* s'entraînèrent régulièrement : patrouilles et exercices de tir, tout en lançant au besoin des appareils en reconnaissance vers l'Afrique pour repérer une éventuelle flotte de débarquement, une tâche peu appréciée par les pilotes en raison du long survol de la mer.

Le 11 juin, les unités alliées remirent le pied pour la première fois en Europe depuis l'évacuation de la Grèce en mai 1941 en capturant l'îlot de Pantelleria. Le 13, les quelques appareils du *Stab*/JG 77 gagnèrent Trapani pour opérer aux côtés du I./JG 77. Le II./JG 77 fit alors escale à Naples.

Le premier combat d'importance de la « Herz As » depuis l'évacuation de l'Afrique eut lieu le 18 juin sur la Sardaigne face à une importante formation de B-25 escortés par des P-38. Six victoires furent revendiquées sans perte. Le 19, le II. *Gruppe* arriva à son tour en Sicile, se joignant au *Stab* à Trapani. Dès le lendemain, les I. et II./JG 77 affrontèrent une nuée de P-38 et de B-25. Cinq Lightning furent revendiqués mais trois Allemands furent perdus.

Le 22 juin vit l'inspecteur de la chasse, le général Adolf Galland, débarquer sur l'île pour « coordonner sa défense aérienne ». Très mauvaise idée car Galland, devenu officier d'état-major au ministère de l'Air, n'avait aucune idée de la situation désastreuse de la Wehrmacht dans le secteur, de la faiblesse en moyens techniques (manque criant d'appareillages de détection) et surtout de la fatigue des combattants souvent néophytes. Ses ordres étaient totalement irrationnels au vu de la réalité, mais l'infatué Galland, n'écoutant personne, voulut imposer les tactiques en vigueur sur le front occidental, le seul qu'il connaissait réellement.

Le 23 juin, nouveau grand combat contre des Marauder et des P-38. Idem le 24. Pas moins de 17 (!) P-38 furent revendiqués (5 auraient été abattus et 9 autres endommagés). Les Américains réclamèrent pour leur part 19 (!) Bf 109 certains alors que le III./JG 77 ne perdit que deux appareils.

Le 25 juin, les *Stab* et I./JG 77 combattirent des B-17 venus bombarder Messine. Le *Kommodore* Steinhoff revendiqua une « Forteresse volante » (sa 158e victoire). Peu après, le II./JG 77 affronta d'autres quadrimoteurs sur la Sicile. Si huit furent revendiqués, seule une victoire certaine fut accordée. Le nombre de chasseurs engagés comparé au peu de victoires obtenues déclencha la hargne du *Reichsmarschall* Hermann Göring qui, à Berlin, était tout à fait déconnecté de la situation en Méditerranée. Son ordre fut malheureusement répercuté par un servile Galland. Un aviateur de chaque *Gruppe* « coupable » devrait être déféré devant le conseil de guerre pour « lâcheté devant l'ennemi » (*Feigheit vor dem Feind*). Le *Kommodore* Steinhoff se souvenait : « Nous étions rassemblés au mess pour le repas […]. Je devais parler […]. « *Le général m'a téléphoné pour me signaler le mécontentement du Reichsmarschall qui croit que nous avons failli ce jour. Un pilote de chaque escadrille doit être traduit devant le conseil de guerre pour…* » – et soudain les mots se bloquèrent dans ma gorge – « *…lâcheté devant l'ennemi* ». Un silence mortel s'abattit sur toute la table. Ils me regardèrent incrédules comme si j'avais raconté une blague déplacée. Ce fut Freytag qui retrouva le premier sa voix.

▲ Le camp de tentes des mécaniciens du II./JG 77 dans une oliveraie à Trapani.

▲▲ Le *Major* Johannes « Macky » Steinhoff eut la lourde tâche de remettre à neuf une unité qui avait fort souffert en Tunisie.

« *Bien ! Bien ! Prost ! Je suis volontaire* ». Je l'aurais quasiment pris dans mes bras. Avec son ironie mordante, il nous avait montré la voie à nous les commandants ». Les quelques victimes de cet ordre abusif furent, comme il se doit, relaxés par les tribunaux militaires mais le ver était dans le fruit. La confiance de la base envers le commandement supérieur chuta et le moral des combattants de terrain en fut affecté. On allait désormais se battre pour la patrie et plus pour les galonnés du ministère de l'Air.

La fin du mois de juin vit de nombreuses attaques de Sardaigne et de Sicile. À cette époque, la JG 77 alignait :

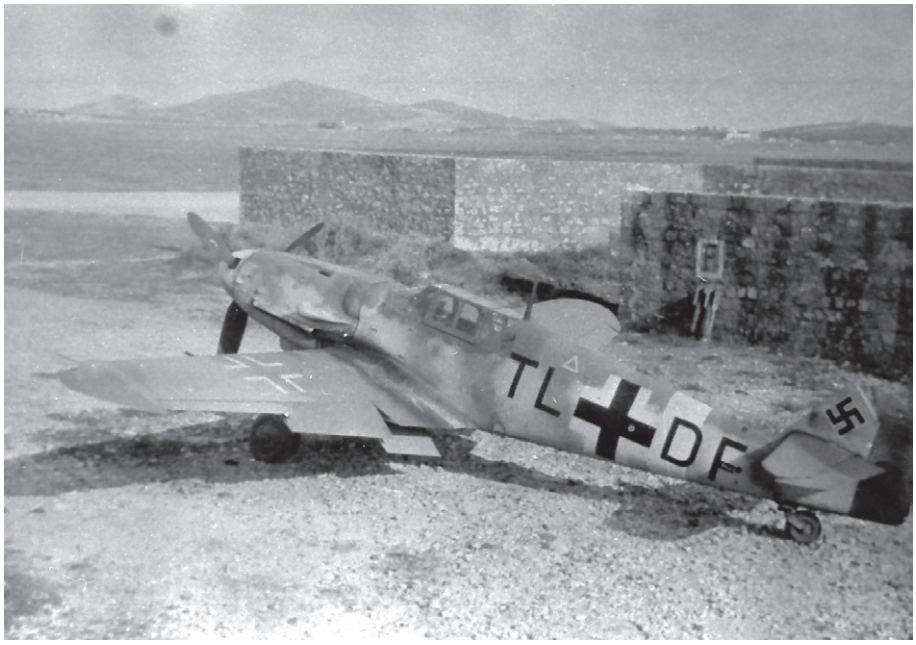
- *Stab*/JG 77 à Trapani : 4 machines (3 en état de vol) et 6 pilotes (3 opérationnels) ;
- I./JG 77 à Sciacca : 38 (28) et 40 (34) ;
- II./JG 77 à Trapani : 41 (37) et 46 (38) ;
- III./JG 77 à Chilivani : 39 (28) et 47 (32).

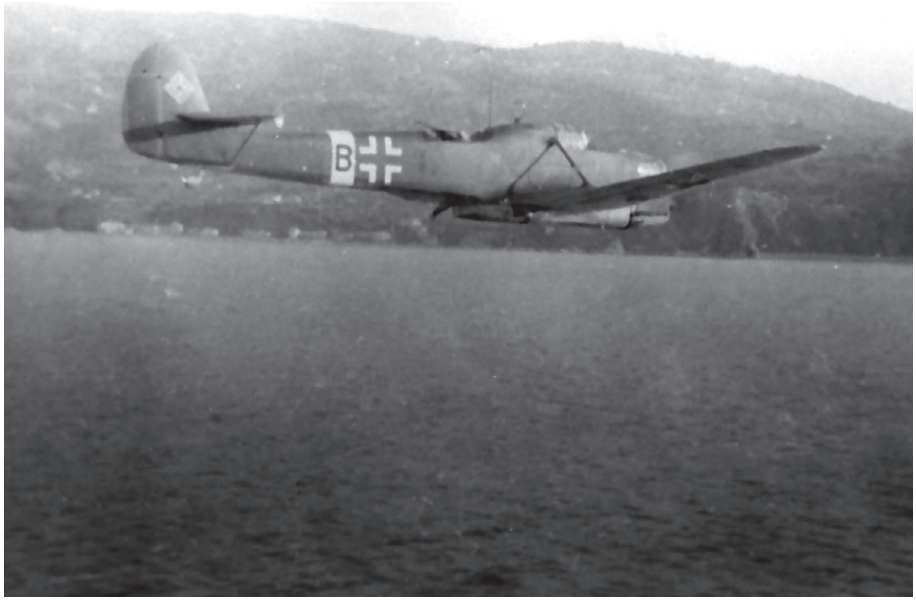
Des combats avaient lieu quotidiennement avec des pertes de plus en plus lourdes pour la JG 77. Cela alors que les bombardements alliés s'intensifièrent sur la Sardaigne et la Sicile dans la première décade de juillet.

Le 8 juillet, les hommes du I./JG 77 furent envoyés à Vicenza (Vicence), un des grands dépôts de la Luftwaffe en Italie, pour prendre possession de nouveaux Bf 109 G. Lors de cette phase défensive, la JG 77 revendiqua 88 victoires mais perdit 18 pilotes tués ainsi que de nombreux blessés. On peut répartir ces morts comme suit :

- néophytes : quinze (83 %) ; expérimentés : trois (17 %) ;
- perdus en combat : treize (72 %) ; sur accident : cinq (28 %) ;
- I./JG 77 : cinq (28 %) ; II./JG 77 : dix (55 %) ; III./JG 77 : trois (17 %).

Bien qu'ayant été engagé le plus longtemps durant ces quelque trente jours, le III./JG 77 subit le moins de pertes (étant « excentré » en Sardaigne). La forte proportion de tués chez les jeunes pilotes était inquiétante. Bien peu de ces néophytes survivaient à leur première ou seconde mission de combat. Le poids de la bataille retombait dès lors de plus en plus sur les « Alte Hase », les vétérans, alors que le pire était encore à venir…





◥◥ En haut :
De nouveaux « Gustav » arrivèrent. Ici, un Bf 109 du II./JG 77 non encore repeint.

◥ Au milieu :
Les appareils de servitude de l'escadre furent employés intensivement pour assurer les liaisons et les transports. Ici, un des Focke-Wulf Fw 58 du II./JG 77 au large de la côte sicilienne.

▶ Ci-contre :
Un jeune pilote de la JG 77 et un autre de la JG 27, tous deux ayant suivi le même entraînement, allaient se retrouver en Sicile. Les avions de la JG 77 arborent désormais le cœur rouge.

LES COMBATS DE SICILE (10 JUILLET - 17 AOÛT 1943)

Le 10 juillet 1943 au petit matin, les Alliés débarquèrent en Sicile (opération « Husky »). Le II./JG 77 fut le seul *Gruppe* de l'escadre à encaisser initialement le choc (avec diverses unités : les JG 53, II./JG 51...) tout en ne déplorant que des pertes matérielles. Le 11, Trapani étant trop exposé, le II./JG 77 l'évacua.

Le 12, ayant perçu 35 appareils à Vicenza, le I./JG 77 fut renvoyé en urgence à Lecce. Le II./JG 77 combattit surtout sur Gela ce jour-là mais fut temporairement amputé d'un de ses plus grands as, lorsque le *Kommandeur* Freytag fut blessé en combat avec des P-38. Le peu de revendications du *Gruppe* s'explique par l'accomplissement d'autres tâches (reconnaissance, escorte) mais également par l'ordre d'éviter les combats autant que possible. Le 13, un ordre de retraite non officiel fut lancé. Le I./JG 77 se déplaça à Vibo Valentia sur la côte occidentale de la Calabre, tandis que le II./JG 77 mena encore quelques attaques sur la Sicile. La JG 77 était employée de plus en plus comme unité d'appui au sol pour compenser le manque de *Jabos*. Le II. *Gruppe* mitrailla ainsi des colonnes ennemies l'après-midi, avant d'évacuer vers l'aérodrome calabrais de Camigliatello ; une douzaine de machines dut être sabordée à Trapani. Le III./JG 77 (apparemment sans sa 9. *Staffel* demeurée à Chilivani) intervint enfin en Sicile. Ses « Gustav » opérèrent de Catane pour participer à divers mitraillages, escortes de Ju 52, chasses libres, etc. Le *Staka* de la 8./JG 77, le *Hptm.* Emil Omert, fut abattu près d'Enna mais ne fut que légèrement blessé. Au soir, la quasi-totalité de la JG 77 s'était repliée sur le continent.

Le 14 juillet, le II./JG 77 ne put combattre, étant en route vers son nouvel aérodrome. Le I. *Gruppe* fut très actif, comme le confirment les notes de Köhler : « À Vibo Valentia, tout est sens dessus-dessous. Galland et Lützow dirigent les opérations. Divers *Gruppen* des JG 53 et 77 sont mélangés et opèrent sous la dénomination de « *Jagdgruppe Vibo Valentia* » en *strafings* en Sicile. 13h00. Mitraillage au sud du lac de Lentini. Je détruis deux camions ». Le III./JG 77 opéra de nouveau sur la Sicile. L'*Ofw.* Johann Pichler (7./JG 77), abattu et blessé, fut renvoyé dans le *Reich*. Le 15, le I./JG 77 multiplia les *strafings* sur la Sicile avec le III./JG 77 et les quelques pilotes du II./JG 77 possédant encore un appareil. Le 16, l'aviation alliée régla drastiquement le problème de ces mitraillages au sol en bombardant massivement Vibo Valentia. Plus de 80 appareils furent détruits, le I./JG 77 perdant tous ses avions perçus peu avant. Le II./JG 77 avait partiellement pu se reconstituer. À la fin de la journée, le III./JG 77 dut quitter la Sardaigne pour la Calabre, le I./JG 77 (sans appareil) devait gagner Crotone tandis que les *Stab* et II./JG 77 partaient pour le petit aérodrome de Camigliatello.

▲ Le *Kommandeur* Ubben à Chilivani (Sardaigne). On aperçoit l'insigne à la *Wolfskopf* du III./JG 77 surmonté désormais des mots : « Wanderzirkus Ubben » (cirque itinérant Ubben) pour souligner les nombreuses mutations du *Gruppe*.

▼ Le *Lt.* Gerhard Hanf (9./JG 77) et un mécanicien sur la piste sarde de Chilivani.

▲ Trapani, un des aérodromes de la JG 77, fut sévèrement bombardé lors du déclenchement de « Husky ».

▲ Un Bf 109 du II./JG 77 détruit à Trapani.

◥ Crédité de 52 victoires à sa mort le 25 juillet 1943, l'*Oblt.* Heinz-Edgar Berres, *Staka* de la 1./JG 77, reçut la *Ritterkreuz* à titre posthume.

Les jours qui suivirent furent très calmes pour la « Herz As » dont les hommes vécurent à la dure. Le 18, seul le II./JG 77 mena quelques opérations sur la Sicile avec une poignée d'avions. Puis les pilotes des I. et II./JG 77 partirent chercher de nouveaux Bf 109 à Vicenza et même à Munich. L'ordre d'envoyer le III./JG 77 en Calabre fut suspendu. Le 19, Rome subit un bombardement d'importance, un avertissement au gouvernement italien…

Durant cette période, de nouveaux pilotes gagnèrent en masse la *Geschwader* pour combler les pertes. Le 22 juillet fut marqué par la chute de Palerme. Le I./JG 77 rassembla ses quelques avions pour de maigres opérations le long des côtes calabraises. Le 23, le I. *Gruppe* rééquipé fit son retour sur la région de Catane. Le lendemain, nouvelles actions du I./JG 77. En Sardaigne, le III./JG 77 poursuivit ses missions de reconnaissance. Ce jour-là, telle était la dispersion de la *Tagjagd* dans le sud de l'Italie selon un rapport de la RAF :

Calabre

I./JG 77 : piste de campagne à 10 km à l'ouest de Crotone (= Bottricello).

II./JG 77 : piste de campagne à 20 km à l'ouest de Cosenza (= Camigliatello).

II./JG 53 : piste de campagne près de Scalea.

Apulie

IV./JG 3 : Leverano.

II./JG 27 : San Vito dei Normanni.

Secteur de Naples/Foggia

II./JG 51 : piste de campagne près de Foggia (en fait, l'unité était déjà repartie dans le *Reich*).

I./JG 53 : piste de campagne près de Foggia.

III./JG 53 : Capoue.

Sardaigne

III./JG 77 : Chilivani.

Le 25 fut une journée d'intense activité pour le I./JG 77, seul *Gruppe* de l'escadre engagé sur la Sicile. Lors de la troisième opération (une escorte de Ju 52), un important combat s'engagea avec une trentaine de Spitfire près de Milazzo et l'*Oblt.* Heinz-Edgar Berres, *Staka* de la 1./JG 77 et as aux 52 victoires, fut porté disparu. La *Ritterkreuz* lui fut décernée à titre posthume.

Les pertes restreignirent les activités du I./JG 77 qui n'effectua qu'une seule opération le 26. Le lendemain, les missions se limitèrent à quelques reconnaissances au profit de l'armée de terre. Après deux jours de calme relatif, le I./JG 77 repartit au combat, mitraillant les colonnes et revendiquant même trois appareils. Le 29 juillet, une seule chasse libre fut lancée par le I./JG 77 sans le moindre incident. Le 30 juillet, le *Gruppe* n'effectua qu'une opération, tandis que le III./JG 77 combattit vigoureusement sur la Sardaigne, revendiquant cinq P-40 mais perdant quatre appareils. Le 31, le I./JG 77 assura des escortes aux *Jabos* du II./SKG 10 ou mena des reconnaissances. En dépit des efforts et sacrifices consentis, le I./JG 77 n'était pas apprécié à sa juste valeur en haut lieu, ses victoires ne compensant pas ses pertes. Le *Major* Heinz Bär fut ainsi convoqué à Berlin par le *Reichsmarschall* Göring et les deux hommes eurent une sérieuse prise de bec. Bär, à la personnalité bien trempée, ne supportait plus les critiques injustes des « huiles » de la Luftwaffe ayant

Messerschmitt Bf 109 G-6 Trop

9./JG 77
Chilivani (Sardaigne), Italie, été 1943

perdu tout contact avec la triste réalité du front. Après cette entrevue orageuse, ses jours à la tête du I./JG 77 étaient comptés…

Le 1er août, alors que les missions habituelles se poursuivaient pour le I./JG 77 (trois escortes de Fw 190 du II./SKG 10), le II./JG 77 arrivé les jours précédents à Camigliatello mena des chasses libres sur la Sicile.

Le 2 août, les deux *Gruppen* opérèrent sur l'île comme les jours suivants, remportant de maigres victoires et subissant des pertes souvent matérielles.

Le 6 août, au motif de sa « faiblesse et la maladie contractée en Afrique », le *Kommandeur* Bär quitta le I./JG 77 pour être affecté à l'EJG Süd d'Orange. Un prétexte, même si l'as était effectivement à bout de nerfs. Pendant un temps, l'*Oblt.* Köhler fut *Kommandeur* par intérim. Ce jour-là, le I./JG 77 gagna Cassano, près de la ville de Sibari.

Parmi les combats et les pertes de cette époque très confuse, on peut citer l'aventure du *Lt.* Ernst-Wilhelm Reinert (4./JG 77) le 13. Après avoir abattu trois P-40 (portant ainsi son tableau de chasse à 160 victoires), il fut contraint de poser son Bf 109 G-6 sur la mer au large de Milazzo. Selon son rapport : « L'appareil coula tout de suite. Je demeurai dans l'habitacle. À environ dix mètres de profondeur, je pus me libérer et revenir à la surface. Je fis des efforts désespérés pour me débarrasser de mon parachute […]. J'y réussis en me mettant sur le dos. Grâce à mon gilet de sauvetage qui se gonfla, je me maintins trois-quarts d'heure à la surface et pus atteindre la côte proche à la nage. Peu avant d'y arriver, je fus accueilli par des tirs italiens. Sur la plage, je fus entouré par vingt à trente soldats italiens, baïonnette au canon. Je leur dis : « *Nix Inglesi, Kamerad Tedesco !* ». Je leur montrai mon *Ausweis* prouvant que j'étais bien aviateur allemand mais ne pus les convaincre ». Il fallut attendre l'arrivée sur les lieux de *Panzergrenadieren* pour libérer le *Leutnant* qui gagna Cosenza. Il retrouva le lendemain ses camarades qui le croyaient noyé. Bien de ses jeunes camarades n'eurent pas sa chance…

Le 16, le I./JG 77 repartit au combat, appuyé par les I./JG 53 et IV./JG 3 mais « les carottes étaient cuites »… Il n'y eut plus guère d'engagement aérien et, le lendemain, les avant-gardes britanniques entrèrent à Messine. Les derniers Allemands avaient évacué la Sicile en bon ordre. À 13h50, le *Fw.* Schubert (5./JG 77) remporta l'ultime victoire de l'escadre lors de « Husky » : un P-38 escortant quarante Boston sur la Calabre.

En soirée, le I./JG 77, qui avait beaucoup donné lors de ces combats de Sicile, reçut l'ordre de quitter Cassano pour San Severo dans la plaine de Foggia.

Lors de ces combats sur la Sicile, la JG 77 revendiqua 45 victoires tout en perdant 19 pilotes tués, 10 blessés et deux prisonniers. Nombre de blessés furent si handicapés qu'ils furent écartés temporairement ou totalement du front. Les néophytes payèrent une fois de plus un lourd tribut : 16 des 19 tués (84 %) ainsi que les deux prisonniers étaient récemment arrivés en unité. Parmi les disparus, l'*Oblt.* Berres, un as au palmarès appréciable. Au moins trois Bf 109 furent victimes de la DCA italienne (un tué et deux blessés). Ce nombre fut cependant probablement plus élevé. Les victoires furent peu nombreuses mais la JG 77 mena principalement des escortes et des missions de mitraillage ou d'appui au sol, tâches pour lesquelles cette escadre n'avait pas été formée.

▶ Excédé, le *Kommandeur* Heinz Bär vida son sac devant le *Reichsmarschall* Hermann Göring, ce qui lui valut d'être muté.

Messerschmitt Bf 109 G-6 Trop

8./JG 77
Chilivani (Sardaigne), Italie, été 1943

◀ Le *Lt.* Ernst-Wilhelm Reinert (4./JG 77) donne ses instructions.

◣ En dépit de sa « mésaventure » en Sicile, Reinert demeura toujours un boute-en-train malgré la supériorité adverse et les conditions souvent misérables de vie en Italie.

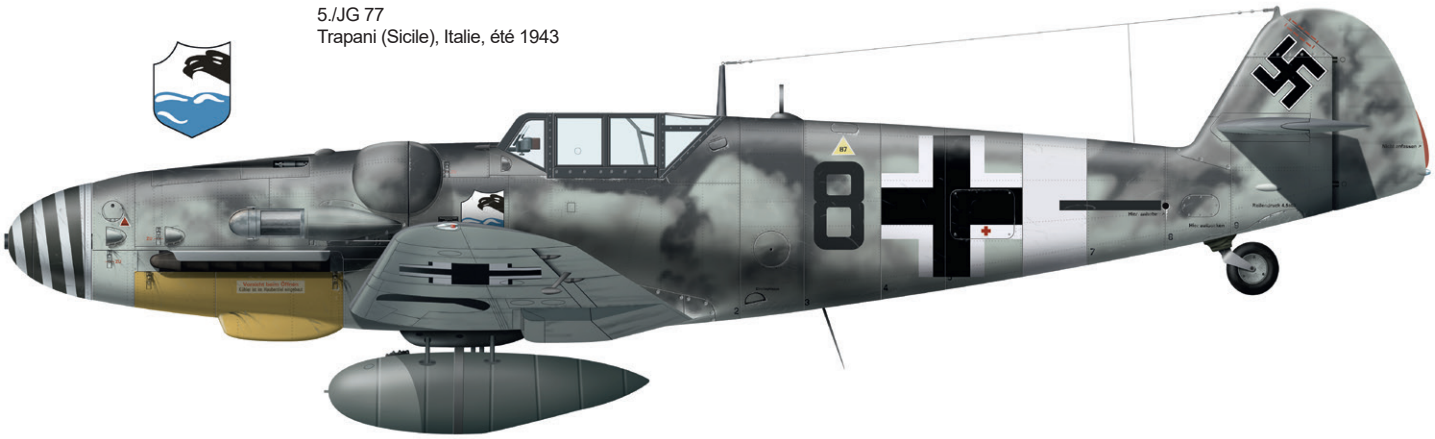
▼ Pour tenter de casser les reins à la *Tagjagd*, Vibo Valentia fut la cible prioritaire des bombardiers alliés.

DE LA CHUTE DE LA SICILE À LA FIN DE L ANNÉE 1943 (18 AOÛT - 30 DÉCEMBRE 1943)

Une fois de plus, la « Herz As » avait dû fuir devant un ennemi supérieur en nombre. L'époque de la *Blitzkrieg* était bien terminée. Confrontée à cette nouvelle donne, la *Tagjagd* continua néanmoins à lutter avec énergie même avec des moyens de plus en plus réduits. Ce que

Messerschmitt Bf 109 G-6 Trop

5./JG 77
Trapani (Sicile), Italie, été 1943



soulignait un rapport allié du 20 août : « Bien que la Luftwaffe, contrainte à la défensive, s'efforce d'accroître la puissance de ses unités de chasse sur l'ensemble des théâtres d'opérations, elle arrive difficilement à maintenir ses effectifs en Italie où il lui est impossible d'opposer aux bombardiers alliés une résistance vraiment efficace ».
Mais, pour le moment, les I. et II./JG 77 devaient panser leurs plaies. Leurs deux *Kommandeur* étaient hors-jeu. Heinz Bär avait été saqué et le *Hptm.* Freytag blessé. La 1./JG 77 fut reprise par l'*Oblt.* Erich Michno. L'*Oblt.* Ernst Laube quitta la 3./JG 77, étant succédé par le *Lt.* Gerhard Strasen.
À la mi-août 1943, tel était l'organigramme :
Stab/JG 77 à Camigliatello : *Major* Johannes Steinhoff
I./JG 77 à San Severo : *Oblt.* Helmut Gödert (par intérim) puis *Hptm.* Lutz-Wilhelm Burckhardt
- 1./JG 77 : *Lt.* Erich Michno
- 2./JG 77 : *Oblt.* Armin Köhler (*Staffelführer* : *Lt.* Bruno Kolthoff)
- 3./JG 77 : *Lt.* Gerhard Strasen
II./JG 77 à Camigliatello : *Hptm.* Siegfried Freytag (blessé) - *Hptm.* Vanvor
- 4./JG 77: *Oblt.* Heinz Dudeck
- 5./JG 77 : *Oblt.* Franz Hrdlicka
- 6./JG 77 : *Oblt.* Joachim Deicke
III./JG 77 à Chilivani : *Major* Kurt Ubben
- 7./JG 77 : *Oblt.* Georg Seckel
- 8./JG 77 : *Hptm.* Emil Omert
- 9./JG 77 : *Oblt.* Wolfgang Ernst
Le 19 août, le II./JG 77 engagé au complet revendiqua… neuf P-51 sur le golfe d'Eufemia. Et, ce jour-là, le I./JG 77 accueillit son nouveau *Kommandeur* : le *Hptm.* Lutz-Wilhelm Burckhardt, ex-*Kapitän* de la 4./JG 77. Le II./JG 77 céda peu après l'entièreté de ses appareils au I./JG 53 avant de gagner Lucera et de demeurer inactif durant des semaines. Pour compenser cette perte, le IV./JG 3 fut soumis au *Stab*/JG 77.
De Sardaigne, le III./JG 77 poursuivait ses dangereuses et lassantes missions de reconnaissance sur l'Afrique.
Le 25, alors que le roi d'Italie faisait arrêter le *Duce* Mussolini mis en minorité la veille par le Grand Conseil fasciste, le *Kommodore* Steinhoff avait décollé avec un ailier pour tester de nouveaux Bf 109 G-6 à peine reçus. Lors de ce vol d'essai, ils attaquèrent des P-38, Steinhoff en revendiquant quatre et son ailier un cinquième.
Des escarmouches eurent lieu tant en Sardaigne que sur le secteur de Foggia. Le 30 néanmoins, le I./JG 77 se tailla la part du lion en affrontant avec le IV./JG 3 une large formation sur le golfe de Gaète. Pas moins de dix Lightning furent revendiqués. Un rapport du 1st *Fighter Group* mentionne : « Ce à quoi l'on ne pouvait s'attendre, c'était à l'habileté, au nombre et à la ténacité des Allemands ce jour-là. On n'avait jamais rencontré pareille résistance auparavant ; on n'allait la retrouver que l'année suivante ».

▶ En Sardaigne, le III./JG 77 poursuivait ses missions sur la Sicile et vers l'Afrique du Nord.

L'alternance des jours calmes et des jours de combats se poursuivit. Le 2 septembre, le I./JG 77 ayant décollé en urgence vers Naples fut crédité de sept P-38.
Le 3, les troupes britanniques franchirent le détroit de Messine, posant le pied en Italie continentale. Ce jour-là, le I./JG 77 intercepta des B-24 sur la mer. Huit quadrimoteurs furent revendiqués mais seuls trois furent officiellement accordés.
Lors du laps de temps entre l'évacuation de la Sicile et le débarquement en Calabre, le poids de la bataille reposa principalement sur le I./JG 77. Pendant ces dix-sept jours, la JG 77 perdit cinq aviateurs (trois tués et deux prisonniers de guerre), 60 % de ces pertes étant constitués de pilotes néophytes.
Le 7, l'*Oblt.* Gerhard Strasen menant la

3./JG 77 fut abattu et blessé. Le *Lt.* Ernst-Wilhelm Reinert quitta le II./JG 77 pour lui succéder comme *Stafü* (*Staffelführer*).
Le 8 septembre, une imposante flotte fut repérée près de Naples et les Bf 109 fournirent une escorte aux Do 217 du II./KG 100 partis l'attaquer. À 17h00, la capitulation italienne fut annoncée par la radio alliée. Partout, les soldats allemands désarmèrent les unités du Regio Esercito. Au petit matin du 9 septembre, le débarquement anglo-saxon débuta à Salerne (opération « Avalanche »). Les I./JG 77 et IV./JG 3 effectuèrent de nombreuses missions sur la tête de pont (mitraillages, escortes…), tandis que les hommes du II./JG 77 furent chargés de convoyer les avions italiens capturés. Le III./JG 77 évacua la Sardaigne pour la Corse et, le 13, se porta de Ghisonaccia à Casabianda pour escorter les avions de transport évacuant la garnison de l'île.
Le 19, vu l'avance en tenaille des troupes anglo-saxonnes, les *Stab*/JG 77 et I./JG 77 abandonnèrent le secteur de Foggia (capturé le 23) pour gagner Viterbe. Le IV./JG 3 quitta la tutelle de la JG 77. Jusqu'à la fin septembre, le I./JG 77 opéra d'Italie centrale, d'abord de Viterbe, puis de Tuscania dès le 23.
Le 25 septembre, le III./JG 77 reçut l'autorisation de se transférer à Metato sur le continent. L'*Ofw.* Eduard Isken (8./JG 77) fut cependant blessé en combat avec des B-17 sur Modène et quitta l'unité. Un vétéran titulaire de 32 victoires de moins…
Le 30 septembre, le rapport mensuel du renseignement allié signalait : « Les unités allemandes de chasse qui étaient basées dans les régions de Naples et de Foggia ont dû se replier sur les aérodromes de la région de Rome. […] Jusqu'au 10 septembre, les chasseurs allemands ont fait preuve d'une activité plutôt faible. Ils se sont opposés à certaines actions alliées contre les aérodromes en particulier dans la région de Foggia. À partir du 10, l'activité de la chasse ennemie se concentre sur la région de Salerne. Bf 109 et Fw 190 coopèrent à la bataille terrestre et font preuve de beaucoup de mordant. […] Au total, l'ennemi, concentrant presque toute sa chasse en Italie du sud, ne semble pas disposer de plus de cent cinquante appareils, Bf 109 et Fw 190. Les équipages font preuve d'une une remarquable agressivité mais les chasseurs sont trop peu nombreux pour faire face aux différentes tâches que l'action alliée leur impose. S'opposant aux forces alliées débarquées à Salerne, ils ont abandonné le front de la 8th Army et n'ont offert que peu de résistance aux raids alliés sur les aérodromes ».
Le 1er octobre, les Alliés pénétrèrent dans Naples. Ce jour-là, le *Major* Steinhoff fut promu *Oberstleutnant*. Les combats de couverture de l'évacuation de la Corse perdurèrent jusqu'à la nuit du 4-5 octobre. Le I./JG 77 accomplit quelques opérations de soutien au départ de Cecina. La 1./JG 77 fut reprise par le *Lt.* Karl-Heinz Rentrop.
Le I./JG 77 redescendit le 4 à Tuscania pour opérer contre les forces alliées progressant dans le sud, tandis que le III./JG 77 demeurait à Pise-Metato d'où il pouvait couvrir le nord de la botte italienne. Le 7, libéré des ingrates tâches d'escorte, le III./JG 77 partit rejoindre le I./JG 53 à Marcigliana. De son côté, le I./JG 77 effectua surtout des missions de protection de *Jabos* (de la SG 4). Le 20 octobre, la JG 77 ne comptait plus qu'une trentaine d'appareils pouvant être engagés en combat :
- *Stab*/JG 77 : 3 Bf 109 G-6 (2 en état),
- I./JG 77 : 12 Bf 109 G-6 (12),
- III./JG 77 : 32 Bf 109 G-6 (17).

▲ À Viterbe, des bouchers du *Stab*/JG 77 procèdent à la découpe d'une carcasse. Parmi eux, « Piet », un « noir » d'Afrique du Sud qui, avec plusieurs autres Africains, avait préféré suivre la JG 77 que de demeurer en Tunisie. Tous disparaîtront dans le Goulag.

▶ Fin septembre, l'*Ofw.* Eduard Isken (8./JG 77) blessé quitta la « Herz As ». Il allait recevoir la *Ritterkreuz* et survivre à la guerre.

Malgré la faiblesse de ses effectifs, l'escadre revendiqua des victoires. Comme le 21 lorsque trois P-38 du 1st FG furent abattus par le III./JG 77 sur le lac de Bolsena. Ce furent cependant les dernières victoires italiennes du III. *Gruppe*. Le 25, en effet, le « Wanderzirkus Ubben » partit pour la Roumanie y relever le I./JG 4. Avec le III./JG 77 sur le départ et le II./JG 77 à l'entraînement, le I./JG 77 demeurait (avec le *Stab*) la seule unité de la « Herz As » opérationnelle dans la péninsule. De nouveau, la JG 77 allait être dispersée.
Le I./JG 77 fit ce qu'il put face à la domination alliée du ciel italien. Début novembre, la 2. *Staffel* fut désignée pour être l'unité équipée de « Do Werfer », ces fusées air-air devant renforcer la lutte contre les formations compactes de bombardiers (mais qui furent souvent décevantes). Le 2, le *Gruppe* était éparpillé autour de Rome : les *Stab* I. et 1./JG 77 à Centocelle, la 2./JG 77 à Ciampino-Nord et la 3./JG 77 à Ciampino-Sud.

◤◤ Page de gauche, en haut :
Un Bf 109 du II./JG 77 (reconnaissable à son insigne) capturé par les forces américaines.

◣◣ Page de gauche, en bas :
Un appareil de la JG 77 abattu sur une plage entre Rome et Naples.

La météo de la deuxième semaine de novembre fut pire que les précédentes et la pluie freina les opérations… mais également les pertes.
Voici le rapport allié du 15 novembre : « L'ennemi dispose en Italie d'environ 160 chasseurs. La moitié de ces appareils appuie les troupes au sol en liaison avec les *Jabos* et utilise toujours les terrains de la région de Rome. L'ennemi dispose de bases de dispersion comme Centocelle, Ciampino, Foligno et les satellites de Viterbe. 80 chasseurs ennemis opèrent au nord des Apennins. Ils sont chargés de la protection des ports de Gènes et de Livourne ainsi que des centres industriels de Milan et de Turin. Ils doivent également s'opposer au passage des bombardiers alliés qui, depuis les bases méditerranéennes, attaquent le sud de l'Allemagne ».
Le 17 novembre, le *Generalfeldmarschall* Wolfram von Richthofen vint à Guidonia et ses paroles choquèrent. L'*Oblt.* Köhler nota : « Le *Reichsmarschall* (Göring) est mécontent car, ici dans le sud, on ne remporte aucune victoire et seules des pertes sont signalées. D'en haut, on voit les choses bien différemment. Notre adversaire bénéficie d'une écrasante supériorité numérique et dispose, en outre, de meilleurs appareils. Faut-il être étonné que nos « bleus » dont l'entraînement a été tout à fait insuffisant et qui ne maîtrisent pas encore nos machines, soient abattus dès leur première sortie ? Nous donnera-t-on enfin ici, où l'âpreté des combats atteint des sommets, des Fw 190 ! Mais rien ne pourra changer tant que ceux d'en haut ne comprendront rien à ce qui se passe ici ». Dans l'après-midi, le I./JG 77 gagna Grosseto pour une opération spéciale sur l'aérodrome corse de Calvi. L'effet de surprise aurait permis de détruire deux B-17 au sol.
Les opérations, freinées par le mauvais temps, reprirent sur le secteur de Cassino-Volturno. Le 30 novembre, le *Kommandeur* Burckhardt quitta le I./JG 77 pour passer à l'EJG Süd, étant remplacé par le *Hptm.* Theo Lindemann, un ancien camarade de Müncheberg. La fin de l'année fut plus calme, les intempéries limitant quasi totalement les opérations.
Tandis que les I. et III./JG 77 combattaient et subissaient des pertes sur Salerne, sur le Sangro ou sur les régions industrielles italiennes bombardées par les quadrimoteurs de l'USAAF, le II./JG 77 s'était surtout chargé de désarmer les unités italiennes, de prendre le contrôle d'aérodromes et de convoyer tout avion utile dans le *Reich*. Des techniciens du *Gruppe* avaient été envoyés à Varese pour étudier le Macchi C.205. Équipé d'un moteur Daimler-Benz DB 605, cet appareil pouvait, sur le papier, se comparer à ses homologues allemands et la Luftwaffe (qui commençait à manquer de réserves) espérait compenser les pertes de la *Tagjagd* en utilisant ce chasseur (les usines de production étant situées dans le nord de la péninsule). Le II./JG 77 fut progressivement rassemblé sur les aérodromes de Ghedi

◤◤ En haut :
Lors de la capitulation italienne du 8 septembre 1943, bien du matériel de l'ex-allié fut saisi et entra en service à la JG 77. Comme ce camion Fiat 626.

◤ Au milieu :
Le I./JG 77 fut un temps dispersé autour de Rome. Le *Staka* de la 2. *Staffel*, l'*Oblt.* Köhler, parle avec son camarade Iring English devant un Bf 109 bien camouflé.

◀ Ci-contre :
Le 23 octobre 1943, l'*Uffz.* Karl-Heinz Böttner (8./JG 77) revint avec un « Gustav » à la dérive en dentelles après un engagement avec des quadrimoteurs sur le secteur de Rome. Peu après, le III./JG 77 gagnait la Roumanie.

et d'Isola San Antonio. Puis le *Gruppe* gagna Lonate Pozzolo où les pilotes découvrirent « leurs » Macchi. Cette conversion débuta fort mal. Le 27 septembre, à son premier vol, l'*Uffz.* Hans-Günther Soltmann (6./JG 77) partit sur le dos et s'écrasa près de l'aérodrome. Par la suite, le *Kommodore* Steinhoff écrivit : « Ma JG 77 utilisa rarement des appareils capturés, si ce n'est le MC.205. C'était une machine vicieuse qui partait dans des vrilles dont on sortait rarement. On l'employa malgré tout en combat et il y eut quelques victoires ». Effectivement, le II./JG 77 déplora des pertes à l'entraînement mais, alors que le III./JG 77 quittait l'Italie, le *Gruppe* dut remonter en ligne et, le 2 novembre, gagna Airasca, puis Lagnasco. Le 8 novembre vit la première rencontre des Macchi « allemands » avec 50 B-17, cela sans perte ni victoire. Le lendemain, l'*Oblt.* Franz Hrdlicka (*Staka* de la 5./JG 77) fut crédité d'un Lightning (37e victoire). Une ou deux autres victoires furent revendiquées lors de combats sporadiques. Le 24 décembre, à la suite d'un incendie-moteur, un Macchi de la 6./JG 77 fut crashé par son pilote. Ce fut, à ce qu'il semble, la dernière perte du II./JG 77 sur le chasseur italien. L'utilisation par le *Gruppe* de cet appareil ne fut guère une réussite. Bien qu'aucun document ne le confirme, il est probable que seules les 5. et 6. *Staffeln* reçurent ces appareils italiens, la 4./JG 77 continuant à voler sur Bf 109. Le 28 décembre, les 5. et 6./JG 77 perçurent des Bf 109 G-6, si bien que les Macchi furent livrés au 1° *Gruppo di Caccia* de l'aviation (l'ANR) de la République sociale italienne (RSI) installée par Mussolini (libéré de sa prison par un commando allemand) dans le nord du pays. Le II./JG 77 ne conserva que quelques avions de servitude Savoia et Saimann. Ayant volé sur appareils italiens, les pilotes du II./JG 77 furent autorisés à porter le brevet de la force aérienne de la RSI.

▲ Dans un vain effort, la Luftwaffe espéra équiper le II./JG 77 avec des chasseurs italiens Macchi C.205 Veltro de prise.

◀ Deux pilotes allemands de la JG 77 « Herz As » tués lors d'accidents aux commandes de Macchi C.205.

Macchi C.205 Veltro

Avion de l'*Oberleutnant* Joachim Deicke
6./JG 77
Lagnasco, Italie, novembre 1943

Fin décembre 1943 en Italie, la « Herz As » était dispersée comme suit :
- *Stab*/JG 77 à Pinerolo : 3 Bf 109 (1 opérationnel) et 5 pilotes (4 disponibles),
- I./JG 77 à Ciampino/Cascina Vega : 24 Bf 109 (11) et 45 pilotes (16),
- II./JG 77 à Lagnasco : 7 Bf 109 et 59 pilotes (26).
Le 15 décembre, le rapport mensuel allié précisait : « La chasse ennemie (contrainte de protéger les installations du nord de l'Italie) se trouve dans l'obligation de dégarnir ses forces agissant en coopération avec les troupes au sol. Cette tendance à prélever sur les effectifs de chasseurs pourtant très insuffisants opérant dans la région de Rome pour couvrir le flanc sud de l'Allemagne industrielle s'est encore renforcée au cours de la deuxième quinzaine de novembre. Il ne reste qu'une soixantaine de « 109 » dans la région de Rome. Si l'on tient compte des chasseurs italiens, l'ennemi concentre au-delà des Apennins plus des deux-tiers de la chasse dont il dispose en Italie ».
Tout au long des sérieux combats de cette époque (Salerne, Volturno, nord de l'Italie), la JG 77 revendiqua 87 victoires mais perdit 36 pilotes (13 tués, 21 disparus et 2 capturés). Le nombre élevé de disparus étonne mais bien des avions tombèrent en mer ou dans des massifs montagneux. Après-guerre, on allait retrouver des épaves avec leur occupant. On note la forte divergence à la fin de 1943 entre le nombre de pilotes présents à l'unité et ceux pouvant être engagés. Les maladies, la malaria et la fatigue devaient expliquer cette carence en combattants. Les victoires furent très limitées mais la JG 77 combattit d'abord avec deux *Gruppen* puis avec un seul.

▲ Les Macchi ayant été remis aux Italiens, la JG 77 conserva toutefois plusieurs appareils transalpins comme avions de servitude, à l'instar de ce Savoia-Marchetti S.M.79 Sparviero.

▼ À Tuscania. Le *Lt.* Richard Franz (I./JG 77) et son Bf 109 G. Fin 1943, il quitta la JG 77, étant volontaire pour la *Sturmstaffel* 1 (les « éperonneurs ») alors en formation.

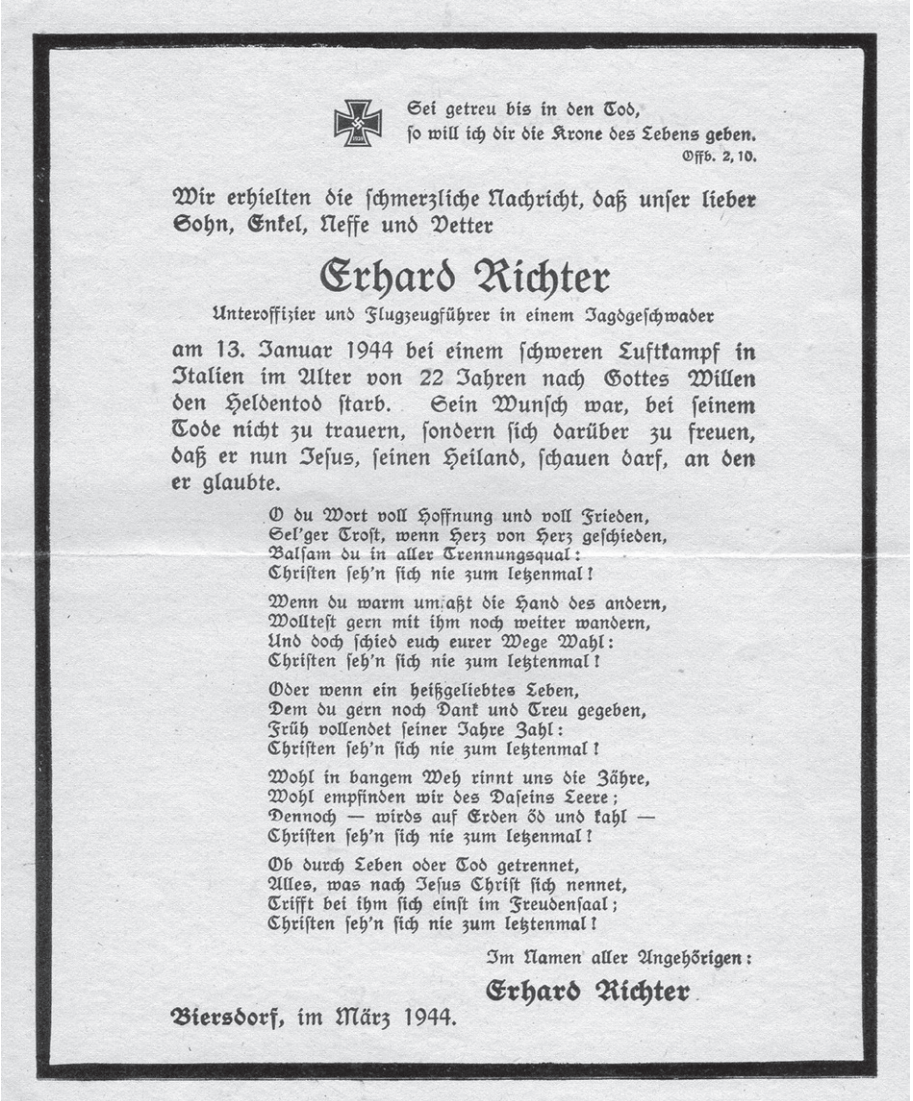
LES II. ET III./JG 77 EN ITALIE EN 1944 (1ER JANVIER - 14 SEPTEMBRE 1944)

En ce début d'année 1944, la *Luftflotte* 2 avait pu plus ou moins consolider ses effectifs dans la péninsule italienne. Les deux *Gruppen* de la JG 77 étaient dispersés :
- Le *Stab* (*Obstlt.* Johannes Steinhoff), basé à Pinerolo, devait protéger la région industrielle de Turin avec une poignée de chasseurs.
- Le I./JG 77 (*Hptm.* Theo Lindemann), dont le *Stab* était à Centocelle, appuyait principalement la 10. *Armee* livrant des batailles défensives en Italie centrale. Seule sa 2. *Staffel* (équipée de fusées air-air) était basée plus au nord : 1./JG 77 (*Oblt.* Karl-Heinz Rentrop) à Centocelle, 2./JG 77 (*Oblt.* Armin Köhler) à Cascina Vaga et 3./JG 77 (*Lt.* Ernst-Wilhelm Reinert) à Ciampino-Sud.
- Le II./JG 77 (*Hptm.* Siegfried Freytag) à Lagnasco avec les 4./JG 77 (*Oblt.* Heinz Dudeck), 5./JG 77 (*Oblt.* Franz Hrdlicka) et 6./JG 77 (*Oblt.* Joachim Deicke). L'activité aérienne étant réduite durant cette période hivernale, le personnel au sol fut régulièrement requis

pour participer à des opérations anti-partisans. Le premier combat d'importance eut lieu le 3 janvier 1944, lorsque huit Bf 109 de la 4./JG 77 et treize C.205 du 1° *Gruppo* italien furent envoyés contrer une formation américaine visant les usines de Villa Perosa et de Turin. Les Allemands dénombrèrent 110 B-17 et quelque 150 P-38. Malgré la supériorité adverse, la chasse de l'Axe revendiqua quatre victoires.

Le I./JG 77 combattait surtout sur Monte Cassino mais, à partir du 11 janvier, les I./JG 77 et II./JG 77 permutèrent, le I. *Gruppe* fort affaibli remontant vers le nord. Le 16 janvier, le I./JG 77 put se retirer du front pour se regrouper à Lagnasco avant de gagner Lavariano dix jours plus tard. Mais, le 22 janvier, les Alliés débarquèrent à Anzio-Nettuno pour prendre à revers la solide ligne défensive de la 10. *Armee* sur le Sangro. La 4. *Staffel* quitta alors précipitamment Lagnasco pour Levaldigi. Via Gènes et Pise, le reste du II./JG 77 parvint à Sienne-Sud où la « Herz As » reçut un entraînement accéléré comme *Jabo*. La première mission de chasseurs-bombardiers du II. *Gruppe* eut lieu sur la tête de pont alliée le 27 avec quelques pertes et victoires. Le 28, le II./JG 77 escorta des Fw 190 de la SG 4 plus aptes pour ce type de mission. Leurs effectifs doublés en quinze jours permirent aux « 109 » de se départir progressivement de ces tâches non appropriées pour des *Tagjäger*.

Le 29, le *Gruppenkommandeur* Freytag fut blessé lors d'un mitraillage de Sienne. Évacué, il fut remplacé par l'*Oblt.* Heinz Dudeck. Devenu trop exposé, le II./JG 77 passa à Brolio le 3 février.



Sei getreu bis in den Tod,
so will ich dir die Krone des Lebens geben.
Offb. 2, 10.

Wir erhielten die schmerzliche Nachricht, daß unser lieber Sohn, Enkel, Neffe und Vetter

Erhard Richter

Unteroffizier und Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader

am 13. Januar 1944 bei einem schweren Luftkampf in Italien im Alter von 22 Jahren nach Gottes Willen den Heldentod starb. Sein Wunsch war, bei seinem Tode nicht zu trauern, sondern sich darüber zu freuen, daß er nun Jesus, seinen Heiland, schauen darf, an den er glaubte.

O du Wort voll Hoffnung und voll Frieden,
Sel'ger Trost, wenn Herz von Herz geschieden,
Balsam du in aller Trennungsqual:
Christen seh'n sich nie zum letztenmal!

Wenn du warm umfaßt die Hand des andern,
Wolltest gern mit ihm noch weiter wandern,
Und doch schied euch eurer Wege Wahl:
Christen seh'n sich nie zum letztenmal!

Oder wenn ein heißgeliebtes Leben,
Dem du gern noch Dank und Treu gegeben,
Früh vollendet seiner Jahre Zahl:
Christen seh'n sich nie zum letztenmal!

Wohl in bangem Weh rinnt uns die Zähre,
Wohl empfinden wir des Daseins Leere;
Dennoch — wirds auf Erden öd und kahl —
Christen seh'n sich nie zum letztenmal!

Ob durch Leben oder Tod getrennet,
Alles, was nach Jesus Christ sich nennet,
Trifft bei ihm sich einst im Freudensaal;
Christen seh'n sich nie zum letztenmal!

Im Namen aller Angehörigen:
Erhard Richter

Biersdorf, im März 1944.

▲ L'*Uffz.* Erhard Richter avait dû être versé à la 1./JG 77 fin 1943. Il fut crédité d'une victoire mais périt « lors des durs combats en Italie » en un lieu non précisé. Les nouveaux arrivés faisaient rarement de vieux os dans la péninsule à cette époque…

◀ Début 1944, le II./JG 77 fut basé à Lagnasco, dans la région de Coni.

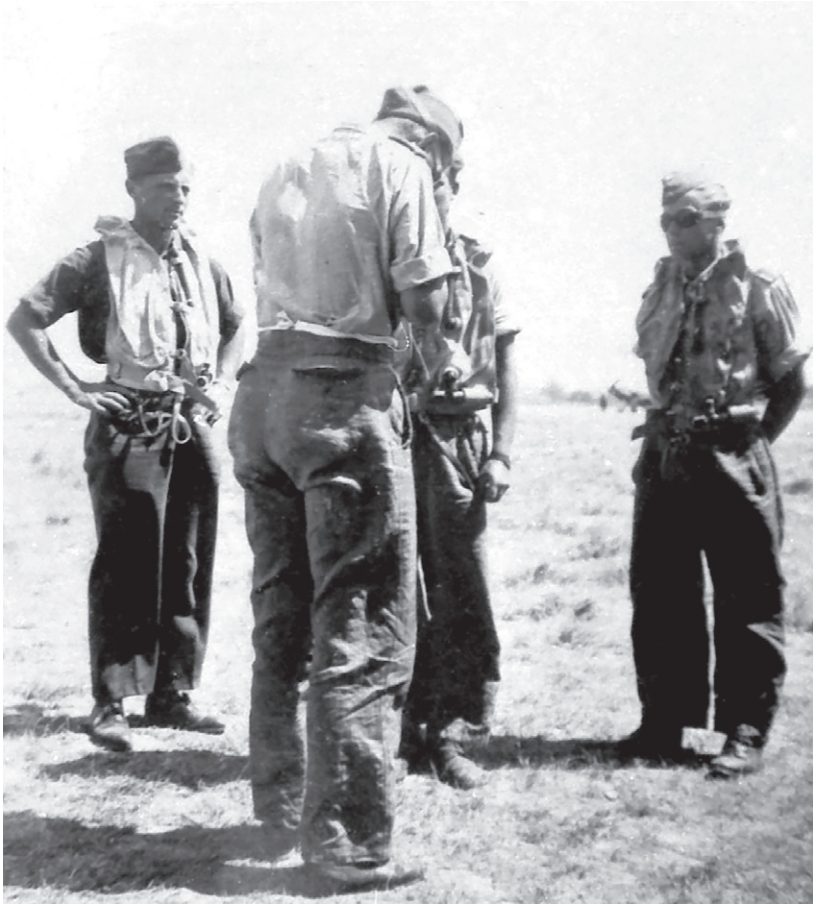
◀ À Lagnasco, les appareils de la JG 77 furent camouflés très artisanalement.

▼ Trois pilotes du I./JG 77 en attente à Montegliano (Udine). De gauche à droite : les *Lt.* Ulrich Pieper, *Fw.* Horst Schlick et *Oblt.* Lothar Baumann.

Le 30 janvier, le I./JG 77 affronta quelque 300 quadrimoteurs escortés par 220 chasseurs. En dépit de la colossale disproportion des forces, sept B-17 furent réclamés mais deux pilotes périrent, dont un as aux 13 victoires toutes revendiquées en Italie.
En février, le *Stab*/JG 77 quitta la région de Turin pour s'établir à Povoletto près d'Udine, le *Schwerpunkt* de la défense aérienne allemande se déplaçant vers l'est pour protéger entre autres la trouée naturelle donnant accès à l'Autriche et à la Bavière. Une certaine accalmie imputable au mauvais temps permit au I./JG 77 de refaire ses forces. Pendant ce temps-là, le II./JG 77 poursuivait ses missions sur la zone d'invasion d'Anzio mais également sur le secteur de Cassino. Le *Hptm.* Emil Omert arriva de Roumanie pour assurer l'intérim au II./JG 77 après la mise hors combat de Freytag. La dispersion du II. *Gruppe* continuait, des escadrilles étant à Castiglione del Lago, puis à Giuliana. Le *Geschwaderstab* déménagea à Tricesimo. La 1./JG 77 fut reprise par l'*Oblt.* Lothar Baumann.
Les engagements face à des masses de bombardiers et chasseurs devinrent monnaie courante. Si quelques victoires furent remportées à ces occasions, pour les jeunes pilotes de l'Axe, même talentueux, c'était devenu une gageure de survivre dans les cieux italiens…
Le 16 février, la 2./JG 77 fut envoyée vers le sud en appui des unités combattant autour de la tête de pont. La méfiance en haut lieu était toujours palpable car le *Generalfeldmarschall* von Richthofen, doutant de la JG 77, délégua un membre de l'auditorat militaire pour vérifier la conduite de l'unité. Cette démarche tourna court lorsque le I./JG 77 se distingua le 25 février durant un raid de la 15th *Air Force* sur Ratisbonne, les pilotes de la « Herz As » revendiquant neuf victoires certaines ainsi que sept ou huit autres probables. Mais ces bombardiers étaient dépourvus d'escorte…
Au début de mars, *Geschwaderstab* et I./JG 77 quittèrent Lavariano pour Gorizia. Cependant, durant cette première moitié du mois, la 15th *Air Force* ne s'aventura plus sur le *Reich*, ses quadrimoteurs se concentrant principalement sur les positions allemandes en Italie ou en France (Toulon). Malgré les succès limités de la *Tagjagd* en Italie, les Américains vinrent le 19 mars provoquer leurs adversaires sur leurs bases : Gorizia, Lavariano, Maniago, Villaorba et Udine. Huit quadrimoteurs furent revendiqués par la JG 77. Les stratèges américains pensèrent avoir ainsi brisé les reins des forces aériennes allemandes et de l'ANR. Cependant, malgré la perte d'une trentaine d'avions au sol, la *Tagjagd* fut affaiblie mais non détruite.
Le II./JG 77 opérait toujours sur le secteur d'invasion. Vers cette époque, le *Hptm.* Siegfried Freytag, rétabli, revint commander son II. *Gruppe*.
Le 19, nouvelle attaque de la 15th *Air Force* tant sur l'Autriche que sur des nœuds ferroviaires yougoslaves. Le I./JG 77 combattit ainsi sur la Yougoslavie, ses pilotes redoutant de devoir sauter ou de se poser dans les « Bandengebiete » (territoires tenus par les partisans) où ils risquaient d'être sommairement exécutés.
Le 22 mars, les bombardiers américains réapparurent sur le nord de l'Italie (Bologne, Rimini et Vérone) mais avec une puissante escorte qui laissait peu de chance aux pilotes du I./JG 77. Ce dernier et le *Stab*/JG 77 quittèrent alors Gorizia trop vulnérable pour gagner Povoletto. En cette fin mars 1944, la Luftwaffe n'avait pas été anéantie comme l'espérait

la 15th *Air Force* qui avait pourtant beaucoup tablé sur son raid du 18. La situation en Italie centrale était stabilisée. La tête de pont d'Anzio-Nettuno avait connu une relative accalmie en mars et il allait en être de même en avril. Dans les airs, les Alliés, disposant d'une nette supériorité (jusqu'à 10 contre 1), se concentrèrent essentiellement sur les voies ferrées de Florence à Rome (opération « Strangle » – c'est-à-dire « étranglement » – déclenchée le 24 mars). Ces attaques étaient exécutées principalement par la RAF, la 15th *Air Force* pouvant de la sorte se concentrer sur des objectifs plus lointains. Ainsi, le 2 avril, B-17 et B-24 bombardèrent Steyr en Autriche, forçant le I./JG 77 à combattre de nouveau sur la Croatie. Au moins trois pilotes du *Gruppe* furent abattus mais deux revinrent des « Bandengebiete ». Cinq Liberator furent revendiqués. Le *Lt.* et *Ritterkreuzträger* Ernst-Wilhelm Reinert, *Kapitän* de la 3./JG 77 et un des grands as de l'unité, quitta l'escadre pour cause de maladie et fut remplacé par le *Lt.* Bruno Schlenzig.

Plus que les assauts massifs de l'USAAF, ce furent le grignotage et l'usure quotidiens qui firent fondre les effectifs de la « Herz As ». La situation de la Luftwaffe en Italie devenait critique. Défendant le centre et le nord de la péninsule sans oublier la trouée menant vers le nord, elle ne pouvait quasiment plus s'opposer aux raids alliés menés dans le cadre de « Strangle ». Pas plus qu'aux raids venant de Corse. Pour tenter de remédier à cette faiblesse, une proposition de remaniement arriva au *Stab*/JG 77 le 18 avril. Il devait gagner Bologne tandis que le I./JG 4 relèverait le II./JG 77 en Italie centrale, celui-ci partant alors en repos à Bergame. Fin avril, le *Hptm.* Theo Lindemann quitta le I./JG 77 qu'il avait conduit pendant la campagne d'Italie. Son poste fut temporairement repris par un pilote de valeur, le *Hptm.* Armin Köhler (*Kapitän* de la 2./JG 77).



▲ Briefing à la 6./JG 77. Nombre de pilotes étaient désormais des néophytes.

▼ Confronté à la faiblesse de la *Tagjagd*, le commandement de la Luftwaffe désira faire retomber le poids des engagements sur les Italiens. Plusieurs pilotes transalpins servirent ainsi à la JG 77.

Mai 1944 fut un mois crucial pour la guerre en Italie. Le 11, le quatrième assaut dirigé contre la position défensive allemande du Mont Cassin fut décisif et, à la fin de ce mois, les Alliés débordèrent la défense dans le secteur de Nettuno, contraignant les Allemands au repli. À cette époque, la 1./JG 77 accueillit son nouveau *Kapitän*, l'*Oblt.* Kurt Hammel, un ancien du I./JG 77 (2e mouture). Au début du mois de mai, le I./JG 77 se divisa, les *Geschwaderstab* et 1. *Staffel* s'installant à Poggio Renatico, tandis que les 2. et 3. *Staffeln* gagnaient Ferrare. Le 4, le II./JG 77 partit en repos à Bergame-Sud mais pour peu de temps. Vers le 7 mai, nouveau coup dur pour la défense aérienne allemande locale, le I./JG 53 quittant l'Italie pour la Roumanie. Le 10 mai, les *Stab* et I./JG 77 remontèrent à Lavariano. À cette période, l'aviation de l'Axe en Italie était misérable. Un organigramme du 10 mai 1944 relève que le nombre de chasseurs était de 161 appareils (dont 69 italiens), seuls 93 étant en état de vol. Le 12 mai, alors que l'ultime bataille pour Cassino avait débuté, la 15th *Air Force* lança une importante série d'attaques, la *Tagjagd* s'y opposant avec les moyens du bord. La 3./JG 77 dut alors évacuer Ferrare pour Poggio-Renatico-Est.

Le 14, comme les combats sur la ligne de défense allemande « Gustav » nécessitaient un soutien accru de la Luftwaffe, von Richthofen ordonna le transfert du I./JG 77 vers Tuscania, plus proche de la ligne de front. Une semaine plus tard, le II./JG 77 regagna le front après environ deux semaines d'un calme relatif, le *Gruppenstab* ainsi que les 4. et 5. *Staffeln* s'établissant à Ferrare et la 6./JG 77 à Poggio-Renatico.

Les premiers jours de juin furent relativement calmes pour la JG 77. Mais, face à la poussée alliée, Tuscania dut être évacué par le I. *Gruppe*. Le 2 juin, les 1. et 2./JG 77 déménagèrent à Bologne où elles furent rejointes par la 3. *Staffel*. Le 4 juin fut le jour de la chute de Rome, un événement d'importance trop vite éclipsé par l'annonce du débarquement en Normandie qui eut lieu quarante-huit heures plus tard. La chasse allemande s'étiolait chaque jour du fait des pertes matérielles et humaines. Le 6 juin, tels étaient les effectifs de la JG 77 :

- *Stab*/JG 77 (*Obstlt.* Johannes Steinhoff) à Poggio-Renatico et Ferrare : 8 appareils (3 en état),
- I./JG 77 (*Hptm.* Armin Köhler) à Bologne : 22 appareils (5),
- II./JG 77 (*Hptm.* Siegfried Freytag) à Poggio-Renatico et Ferrare : 37 appareils (22).

Les pertes en combat aérien n'étaient pas les seules à expliquer le déclin de la *Tagjagd*. Ainsi, le 10 juin, le parc des Bf 109 maintenu avec difficulté par les mécaniciens fondit lors d'une attaque concomitante des pistes de Ferrare, Trieste et Ancône par les B-24 de la 15th *Air Force*. Les pertes matérielles furent lourdes, avec trois Messerschmitt détruits et quatorze autres endommagés (au moins onze envoyés en usines). L'atelier de la 5./JG 77 fut dévasté. Les 4. et 5. *Staffeln* furent clouées au sol pendant 48 heures.

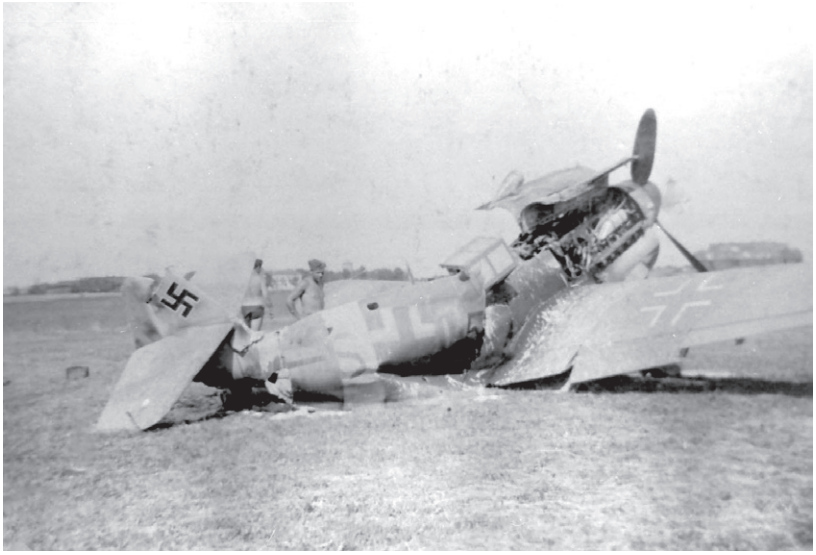
Si la *Tagjagd* était sur la défensive, elle pouvait néanmoins se permettre encore quelques actions offensives comme des chasses libres (le 27 juin, Freytag revendiqua ainsi un P-51).

Le 30 juin en soirée, la JG 77 fit mouvement vers Ghedi, le haut commandement ayant décidé de rassembler les quelque 60-70 Bf 109 allemands en un lieu central. Au sud-ouest, la JG 77 disposait de l'appui des Bf 109 italiens du 2° *Gruppo Caccia* basé à Cascina Vaga.

Malgré sa pauvreté en matériel, la « Herz As » poursuivit ses combats déséquilibrés. À titre d'exemple, le 14 juillet, alors que le nombre d'appareils en état de vol de la JG 77 en Italie était tombé à 21, les chasseurs disponibles décollèrent de Ghedi pour intercepter 48 B-25 Mitchell sous bonne escorte de Spitfire. Si les Allemands évitèrent la chasse alliée, ils affrontèrent l'excellent armement défensif des bimoteurs. Le Bf 109 du *Fj-Fw* Gottfried Fährmann (*Stab*/JG 77) fut touché et le pilote sauta. Son *Rottenführer*, le *Kommodore* Steinhoff, ainsi qu'un troisième homme du *Stab* parvinrent à placer quelques coups au but sur des B-25. Mais à l'atterrissage, le Messerschmitt de Steinhoff fut si endommagé qu'il dut être remis aux ateliers. Le I. *Gruppe* envoya ses maigres effectifs vers Modène. Au nord de cette ville, ils rencontrèrent des Spitfire. L'*Oblt.* Kurt Hammel, *Staka* de la 1./JG 77, dut se poser sur le ventre à Carpi. Blessé, il quitta l'Italie pour ne revenir qu'à la fin de 1944.

Le 15 juillet, un ordre imposa la mise sur pied d'une quatrième escadrille dans chaque *Gruppe*. La 4./JG 77 devint ainsi 7./JG 77 mais une partie du personnel du *Stab* du II./JG 77 quitta l'escadre pour former la 4./JG 27. Vu le manque de moyens et d'hommes, les nouvelles 4./JG 77 (I./JG 77) et 8./JG 77 (II./JG 77) n'existèrent pour le moment que sur papier.

Les I./JG 4 et I./JG 77 réduits à la portion congrue devaient nécessairement être renvoyés dans le *Reich* pour se refaire une santé. Les *Stab* et II./JG 77 restèrent ainsi les seules unités de chasse allemande présentes



▲ Ferrare, mai 1944. Les restes du Bf 109 G de l'*Uffz.* Rudolf Holz (5./JG 77) à la suite de l'explosion de son réservoir d'essence lors d'un ravitaillement.

▲▲ L'*Ofw.* Karl Bickelmann du II./JG 77 pose devant un Bf 109 abondamment camouflé.

dans la péninsule. Le I./JG 77 céda ses appareils au II./JG 77. Le I./JG 4 fit de même mais y ajouta ses plus jeunes recrues (soit 16 pilotes). L'*Ofw.* Erich Ett était passé du I./JG 53 à la 2./JG 4 avant d'échouer à la 4./JG 77. Il donne une bonne idée de la vie des pilotes de chasse allemands à cette époque : « Ma 4. *Staffel* (renommée 7./JG 77) était cantonnée à Montirone, un village proche. Logés dans une villa, nous gagnions l'aérodrome en auto. Les autres *Staffeln* étaient réparties sur d'autres pistes et nous n'avions pas de contact. Le temps des victoires était bien révolu. Si certains d'entre nous arboraient un beau tableau de chasse, il remontait à bien longtemps ! Notre temps libre, assez important en Italie, était entrecoupé par des attentes en alerte. Restant à proximité des appareils, nous devions être prêts à décoller sans délai. De toutes façons, loin de la ville et sans véhicule pour nous y conduire, nous passions tout notre temps près des avions, veillant à ce que tout soit en ordre. De bons contacts avec le chef mécanicien, l'armurier ou les mécanos aidaient beaucoup à la bonne marche de l'unité. Quand tout semblait en ordre, le meilleur moyen de tuer le temps restait les cartes.

▲ La guerre progressant, le danger des partisans italiens s'accrut. Un groupe s'étant introduit sur un terrain de la JG 77 y détruisit ce Caproni (Ca.314 ?) de servitude.

▼ Les partisans attaquaient de même le personnel. L'*Ofw.* Willi Faulbaum (pilote au *Geschwaderstab*) fut tué le 10 avril 1944 par un tir de nuit à Godia (Udine).

▲ Ces personnels de la JG 77 tuent le temps en lisant ou piquant une sieste entre deux missions sur le front italien.

Une autre bonne raison de ne pas nous éloigner du cantonnement était la présence de partisans fort actifs dans cette région ». L'expérience moyenne du *Gruppe* était tombée si bas que le Jafü Süd, von Maltzahn, n'autorisa plus que des chasses libres pour aguerrir les nouveaux arrivés.

Le 25, dix-huit Bf 109 italiens du 2° *Gruppo Caccia* gagnèrent Tulln et affrontèrent des bombardiers de la 15th *Air Force*, cela à la demande du commandement de la Luftwaffe qui cherchait visiblement à épargner le II./JG 77. À la fin du mois, le *Kommodore* Steinhoff se rendit au QG de Hitler pour y recevoir les *Eichenlaub*. Le 31 juillet, les hommes du I./JG 77 partirent pour Oldenburg. Le *Gruppe* y reçut une quarantaine de Bf 109 G-14. Le *Staka* de la 2./JG 77, le *Hptm.* Armin Köhler, partit en Roumanie prendre la tête du III./JG 77 et l'*Oblt.* Iring Englisch reprit sa *Staffel*.

On dispose pour le mois de juillet d'un relevé des renforts/pertes :

- le *Stab*/JG 77 avait perçu un appareil et en avait perdu un ;
- le I./JG 77 avait perçu 21 avions pour la perte de 34 (7 en combat, 4 sur accident, 3 en révision et 20 remis à d'autres unités) ;
- le II./JG 77 avait perçu 38 avions tout en en perdant 32 (5 en combat, 6 par accident, 8 en révision, 13 distribués).

En août, les *Geschwaderstab* et II./JG 77, devenus les seules unités de la *Tagjagd* en Italie, reçurent officiellement l'ordre de ne plus attaquer les quadrimoteurs. Ce qui allait épargner la vie de nombreux pilotes durant la première moitié d'août.

Le 15, les troupes alliées débarquèrent dans le sud de la France. Les *Stab* et II./JG 77 quittèrent donc Ghedi pour Orange. Steinhoff, qui rejoignit ses hommes le 17, ne put que constater l'écrasante supériorité alliée. Selon ses souvenirs, son escadre n'effectua qu'un nombre très restreint de missions, le court épisode français rapportant trois victoires (environ) pour la perte de trois appareils. L'*Ofw.* Erich Ett, de la 7./JG 77, se souvenait : « Nous aurions dû mener nos missions plein sud, sur les plages du débarquement. Des chasses libres, des reconnaissances vers la Corse... Mais bien vite, il devint évident que tout cela serait impossible tant la supériorité aérienne américaine dans la région de l'embouchure du Rhône était grande. Lors d'un vol vers la côte, mon moteur commença à tousser. J'en informai la base et fis demi-tour dans l'espoir de pouvoir rejoindre Orange. Bientôt, des chasseurs américains apparurent et me poursuivirent. Sans espoir de les semer vu mes problèmes techniques, mais aussi pour ne pas révéler notre base, je changeai de cap et cherchai à me dissimuler dans les nuages bas au-dessus du Rhône. Cela réussit. Mes poursuivants lâchés, j'atterris à Valence. Dans l'impossibilité de donner de mes nouvelles à Orange

par manque de moyens de communication, je fus porté disparu après trois jours, le temps que dura la remise en état de mon Bf 109. À ce moment, apercevant mon uniforme tropical, un pilote d'avion-courrier arrivant d'Orange fit le rapprochement avec les pilotes de mon unité qu'il avait croisés. Il m'indiqua que mon *Gruppe* était encore à Orange. Mon retour à la *Staffel* fut fêté avec enthousiasme. Nos uniformes tropicaux furent en effet portés tout au long de la campagne d'Italie ».

Dès le 19 août, les premiers éléments de la JG 77 regagnèrent Ghedi. Le lendemain, le gros de l'escadre quitta Orange. À la suite de la perte de plusieurs Savoia de transport, on agit comme lors de l'évacuation de l'Afrique en mai 1943, en démontant la plaque de blindage dans le dos du pilote pour permettre à un ou deux mécaniciens de se glisser dans l'étroit espace. Deux appareils de la 5./JG 77 égarés se crashèrent en Suisse. Leurs pilotes internés furent renvoyés en Allemagne le 14 novembre 1944.

Jusqu'à la fin du mois, rares furent les missions de la « Herz As » en Italie. En septembre, le parc de Bf 109 était tombé à 39 appareils dont 15 seulement aptes au combat. La journée du 5 vit probablement le dernier combat aérien de la JG 77 en Italie, dans lequel deux pilotes des 6. et 7. *Staffeln* furent tués à Villafranca et Mirandola-Cividale.

Le *Stab* (six appareils dont deux en état) gagna Wien-Aspern le 9 septembre. Versée à la *Luftflotte* 4, cette poignée d'avions fut affectée pour une courte période en Hongrie. Le 12, le II./JG 77 quitta à son tour Ghedi pour Munich. Cette fois, les Bf 109 ne furent pas cédés aux Italiens. Peut-être en réaction à l'opposition récente des pilotes de la RSI de prêter serment au *Führer* et d'entrer dans la Luftwaffe…

De janvier à septembre 1944, la JG 77 avait revendiqué 168 victoires en Italie (plus trois en France), un chiffre devant être surfait au vu des circonstances. Ses pertes furent très sévères face à la totale supériorité numérique adverse. Le *Stab*/JG 77 déplora trois tués, le I./JG 77 trente-deux et le II./JG 77 vingt-neuf. À cela, il faut ajouter deux prisonniers, deux internés temporaires et une dizaine de blessés qui ne revinrent pas à l'escadre. Quelque 70-75 pilotes furent ainsi perdus en Italie en 1944. ✦

▶ Au cimetière de Gardadone. Le 6 juillet 1944, la JG 77 perdit plusieurs appareils et quelques hommes comme l'*Ofw.* Günther Klein du *Stab*/JG 77 tué à Bovolone.

▼ Le 20 août 1944, le *Fl.* Karl-Friedrich Nehrenheim (5./JG 77) posa puis retourna son Bf 109 G-6 à Beundenfeld, près de Berne. Il s'agissait d'un appareil du J.Gr. 200 ramené du sud de la France. Nehrenheim fut interné en Suisse mais revint à l'unité.

Mizil, début 1944. Des pilotes de la 8./JG 77 posent devant un Bf 109 G au cœur rouge. On identifie les *Uffz.* Flitta (mécanicien) sur l'appareil et *Uffz.* Jürgen Kilian sur l'aile. Debout, de gauche à droite : les *Uffz.* Paul Taube, Josef Schiessl, Anton Hacker, Karl Richter, Bernhardin Nordwall et Helmut Rosenberg. L'*Uffz.* Karl-Heinz Böttner est assis.

5

LA DERNIÈRE ANNÉE DE GUERRE

LE III./JG 77 EN ROUMANIE (NOVEMBRE 1943 - AOÛT 1944)

La Roumanie n'était pas une terre inconnue pour la JG 77 qui y fut basée peu avant « Barbarossa » (Roman, Buzau), tandis que plusieurs de ses pilotes étaient des anciens du EJG 77 présent en 1941 à Pipera. Le 25 octobre 1943, le III./JG 77 fut retiré d'Italie du Nord pour assurer la défense des champs pétrolifères protégés jusque-là par le I./JG 4. Le *Gruppe* était encadré comme suit :

- *Stab* III./JG 77 : *Hptm.* Kurt « Kuddel » Ubben,
- 7./JG 77 : *Oblt.* Ehrard Niese,
- 8./JG 77 : *Oblt.* Emil Omert,
- 9./JG 77 : *Oblt.* Wolfgang Ernst.

À Mizil, le III./JG 77 récupéra les « vieux » Bf 109 G-2 du I./JG 4 alors repeints aux couleurs de l'unité : l'insigne au cœur rouge et la tête de loup avec l'inscription « Wanderzirkus Ubben ». Fin novembre 1943, les Bf 109 G-2 furent progressivement remplacés par des Bf 109 G-6. Les premiers mois furent si calmes qu'au début de 1944, quelques pilotes furent temporairement envoyés en Grèce renforcer le III./JG 27. Le 22 janvier 1944, le *General der Jagdflieger* Adolf Galland visita Mizil. Se montrant plus affable que l'année précédente en Sicile, Galland confirma l'importance du pétrole roumain en déclarant : « Si l'ennemi parvient à détruire les raffineries de Ploiesti, nous pourrons faire nos paquets. Car il nous sera difficile de gagner cette guerre ». En mars, de retour de son commandement temporaire du II./JG 77 en Italie, l'*Oblt.* Omert apprit sa nomination comme *Hauptmann*. Il devait en effet succéder à son camarade Ubben promu *Kommodore* de la JG 2 en France. L'*Oblt.* Guido Baumann devint alors *Staka* de la 8./JG 77. Le III./JG 77 allait partager ses Bf 109 G-6 comme suit :

- la 7./JG 77 était l'escadrille de « chasse pure », ses Messerschmitt étant équipés de l'armement de base, soit deux mitrailleuses MG 131 de 13,1 mm et un canon MG 151 de 20 mm ;
- les Bf 109 G-6 de la 8./JG 77 avaient reçu des lance-fusées de

◀ À son arrivée en Roumanie, le III./JG 77 dut se contenter de Bf 109 cédés par d'autres unités.

▼▼ La piste de Mizil lors de l'hiver 1943-1944.

▼ Visite de l'inspecteur Galland à Mizil. Le *Hptm.* Ubben (à gauche) présente ses pilotes au *Generalmajor* Galland (avant-plan) et à l'*Oberst* Bernhard Woldenga (2e à gauche). Ancien *Kommodore* de la JG 77, Woldenga était alors *Jafü Balkan*. Alignés de gauche à droite : les *Oblt.* Wolfgang Ernst (*Staka* de la 9./JG 77), *Oblt.* Norbert « Robby » Kestler (8./JG 77, tué le 5 avril 1944), *Uffz.* Peter Schatte (9./JG 77) et *Uffz.* Heinz Berg (9./JG 77).

21cm sous chaque aile pour combattre les bombardiers. Mais l'avion perdait beaucoup de sa maniabilité ;
- la 9./JG 77 était l'escadrille de « chasse lourde » équipée de *Kanonenboot* avec MG 151/20 en gondole sous les ailes. Ici, de même, le poids et la perte d'aérodynamisme handicapaient l'appareil.

Le 30 mars 1944, le III./JG 77 connut sa première alerte sérieuse depuis son arrivée à Mizil. Les pilotes étaient déjà en *Sitzbereitschaft*, assis dans leurs chasseurs, en attente de décoller. Cependant, les bombardiers visèrent Sofia et l'état d'alerte fut levé.

Mais, le mardi 4 avril, l'USAAF attaqua cette fois la Roumanie. Du fait du mauvais temps sur les Balkans, seuls 25 des 350 (!) quadrimoteurs ayant décollé du sud de l'Italie atteignirent le pays. Quatre B-24 furent abattus par le III./JG 77 appuyé par la 10./JG 301. Trois pilotes allemands furent blessés et une dizaine de « 109 » endommagés. Ce n'était qu'un avant-goût de ce qui allait suivre. Le lendemain, 595 B-17 et 134 B-24 avec escorte de 124 P-38 revinrent sur la Roumanie. Le III./JG 77 décolla en alerte, grimpant à 7 000 mètres sur Ploiesti. Cinq Liberator ne revinrent pas en Italie mais deux pilotes de la 8./JG 77 furent tués et un autre de la 7. *Staffel* fut grièvement blessé. L'attaque du 5 avril marqua le début d'une série de bombardements de Ploiesti. Jusqu'au 19 août 1944, la 15th *Air Force* effectua en effet 18 missions de ce type.

Pendant dix jours, III./JG 77 et 10./JG 301 purent souffler. Toutefois, le 15 avril, pas moins de 406 B-24 volèrent vers Bucarest, tandis que 188 B-17 se chargeaient de Ploiesti. L'escorte se limitait à 48 Lightning. La *Tagjagd* ne put leur opposer qu'une quarantaine de Bf 109 G. Deux B-24 furent revendiqués par la 9./JG 77 et deux B-17 par la 7./JG 77. La 9. *Staffel* perdit un pilote près de Rastul.

Le 16 avril, deux raids combinés visèrent à saturer la défense. Les III./JG 77 et 10./JG 301 s'opposèrent à l'attaque du centre ferroviaire de Brasov par 158 B-24. Les bombardiers à la traîne furent les principales victimes de la chasse allemande qui en abattit cinq. Un Bf 109 fut perdu mais son pilote sauta sans mal.

Le raid du 21 avril causa une très mauvaise surprise aux défenseurs, lorsque les Allemands découvrirent non des P-38 mais bien des P-51 Mustang protégeant les quadrimoteurs.

Messerschmitt Bf 109 G-6

Avion de l'*Unteroffizier* Anton Riemer
7./JG 77
Mizil, Roumanie, janvier 1944

Le guidage au sol aurait par erreur dirigé les « 109 » vers l'escorte. Un pilote allemand fut sérieusement blessé et deux autres tués. Quatre P-51 et un P-38 ne revinrent pas ainsi que quatre Liberator tombés sous les coups de la chasse allemande.

Le 24 avril, la 15th *Air Force* envoya 234 B-24 bombarder la gare de Bucarest, tandis que 166 B-17 et 147 B-24 se chargeaient de Ploiesti. L'escorte de chasse considérable resta fort discrète face au III./JG 77. Quatre bombardiers furent abattus mais le *Gruppe* subit une perte cruelle lorsque son *Kommandeur*, ayant évacué son appareil, fut tué par les mitrailleurs américains alors qu'il pendait à son parachute. Âgé de 26 ans, Emil Omert, ancien du II./Tr.Gr. 186, était titulaire de 70 victoires dont 20 à l'ouest (trois contre des quadrimoteurs). Il avait reçu la *Ritterkreuz* lors des combats en URSS.

Pour succéder temporairement à Omert, le commandement local désigna un officier du *Stab* III./JG 77 peu apprécié par ses subordonnés : le *Hptm.* Karl Bresoscheck. Ni son âge, ni son caractère ne le prédisposaient cependant à mener le III./JG 77 dans une période aussi délicate.

Le 5 mai 1944, une nouvelle armada décolla du sud de l'Italie : 485 B-17 et B-24 devaient bombarder des objectifs situés en Roumanie. Les Liberator se concentreraient sur les gares de Ploiesti, tandis que les Flying Fortress attaqueraient voies ferrées et raffineries à Ploiesti ainsi que le chemin de fer à Turnu Severin ; 280 chasseurs protégeaient les « Heavies ». Le III./JG 77 perdit six Bf 109 (deux blessés), trois autres étant endommagés. Le *Gruppe* ne revendiqua pas moins de onze B-24 ; 19 bombardiers furent effectivement perdus par les Américains dans ce raid.

Les 6 et 7 mai, nouveaux bombardements de voies ferrées et de nœuds de communication en Roumanie. Le III./JG 77 se montra plus discret. Le 6, seule une victoire fut ainsi revendiquée. Le lendemain, trois P-38 auraient été abattus.

Ces 72 heures d'attaques continues confirmèrent que la défense aérienne du secteur

▲ L'*Uffz.* Anton « Tonschi » Hacker (8./JG 77) pose devant son Bf 109 G-6 muni de tubes lance-fusées de *21cm*. Ce pilote sudète fut tué le 5 avril 1944.

▼ La Roumanie fut si calme au début de 1944 que quatre pilotes du III./JG 77 (Richter, Schiessl, Jochinke et Scholz) furent temporairement affectés en Grèce pour appuyer le III./JG 27.

de Ploiesti devait être impérativement renforcée. D'où le transfert du I./JG 53 du nord de l'Italie à Targsorul, aérodrome d'une 10./JG 301 totalement dépassée. Évacuant l'URSS, des pilotes de la JG 52 se replièrent en Roumanie à la même époque mais, manquant d'appareils, ils ne purent guère être taxés de « renforts ».

Quelques jeunes pilotes rejoignirent le III./JG 77. L'*Uffz.* Martin Hain se souvenait d'avoir encore vu quelques « Do-Werfer » sous les ailes des Bf 109 de sa 8. *Staffel*. Ces armes trop incapacitantes furent cependant démontées peu après son arrivée (13 avril). Les conditions de vie le marquèrent : « Les baraquements autour de la piste de Mizil étaient sales, infestés de punaises et de vermine. L'ambiance de la Roumanie était celle d'un pays aux abois. Rares étaient les sorties à Bucarest sinon pour visiter les camarades hospitalisés. Bien que le pays n'était toujours pas rationné, notre maigre solde ne permettait que très peu d'achats ».

Après une accalmie d'une dizaine de jours, l'aviation américaine revint sur la Roumanie. Le 18 mai 1944, 146 B-17 et 78 B-24 lancèrent une puissance attaque sur Ploiesti. Mais le mauvais temps joua une nouvelle fois en faveur des Allemands. Environ 75 % des bombardiers, incapables de traverser la zone nuageuse au-dessus des Balkans, larguèrent leurs bombes sur Belgrade ou Niš. L'accueil fut très chaud, principalement sur la raffinerie de la *Romano Americano*. Une grande partie de l'escorte égarée arriva tardivement et les Bf 109 purent agir dans une impunité temporaire. Huit B-17 et trois P-38 furent revendiqués mais le *Gruppe* déplora un tué et un blessé. Il est probable que seuls six quadrimoteurs furent effectivement détruits. Le 31 mai, nouvelle tentative d'anéantissement du site de Ploiesti. Plusieurs vagues de bombardiers visèrent différentes raffineries du complexe. Cinq B-24 et quatre P-38 auraient été victimes du III./JG 77 mais le *Gruppe* eut quatre appareils abattus et déplora un tué. La 10./JG 301 fut plus affectée avec trois tués. Quelques heures après cet engagement, le III./JG 77 dut céder 15 pilotes et 55 mécaniciens à la JG 1 pour former sa 4. *Staffel*. La 9./JG 77 de l'*Oblt.* Wolfgang Ernst quitta ainsi la Roumanie.

Le 6 juin 1944, alors que les Alliés débarquaient en Normandie, la 15th *Air Force* revint sur les raffineries. Le combat principal se déroula sur la *Dacia Romana*, 85 B-24 se heurtant à une quarantaine de chasseurs très agressifs. Sept Liberator furent abattus. Un pilote allemand fut tué et le *Kommandeur* en personne blessé. Le *Staffelkapitän* Ehrard Niese (7./JG 77) prit temporairement le commandement du III./JG 77.

Comme les bombardiers étaient retenus en Italie, la 15th *Air Force* envoya sur la Roumanie 36 P-38 du 82nd FG munis d'une bombe avec escorte de 39 autres Lightning du 1st FG. En pleine attaque, les P-38 furent surpris par les chasseurs allemands et roumains, perdant une vingtaine d'appareils (la répartition des victoires est difficile). Prenant cette nouvelle forme de raid au sérieux, le III./JG 77 éloigna ses appareils chaque nuit sur une piste secondaire proche de Mizil. En fait, les pertes américaines furent telles que ce type de raid ne fut plus réitéré.

Le 11 juin, les Américains lancèrent une nouvelle série d'attaques « classiques » sur la Roumanie. Le III./JG 77 fut engagé sur la région de Giurgiu. Une victoire sur B-24 fut au moins remportée mais un pilote de la 7. *Staffel* fut tué.

▲ L'*Uffz.* Karl Opsölder (7./JG 77) fut abattu et blessé le 5 avril. Après sa convalescence, il fut versé à la JG 3. De nouveau blessé en Normandie le 29 juin 1944, il décéda prématurément en 1948.

▲▲ Visite à Mizil d'une troupe de « théâtre au front ». De gauche à droite : les *Lt.* Braun (officier radio), *Oblt.* Ehrard Niese (*Staka* de la 8./JG 77), *Hptm.* Emil Omert (*Kommandeur*) et *Lt.* Hannes Renzow (8./JG 77).

Si les bombardiers lancèrent encore des attaques sur la Roumanie en juin, le III. *Gruppe* ne fut plus engagé ce mois tant il avait été éprouvé. Pour unifier la défense, le *Kommandeur* du I./JG 53, le *Major* Jürgen Harder, chapeauta les unités de chasse de la région : les III./JG 77, I./JG 53, 6. et 10./JG 301 (ainsi que le II./JG 51 occasionnellement). Cette *Gefechtsverband Harder* devait opérer en masse pour contrer les incursions.
Le 3 juillet, les Américains menèrent huit attaques sur la Roumanie. Ce jour-là, le III./JG 77 supporta le poids principal en interceptant une formation de B-24 à une soixantaine de kilomètres de Bucarest. Le III. *Gruppe* remporta vraisemblablement cinq victoires mais déplora un tué et un blessé grave qui quitta l'unité. De plus, six Bf 109 furent détruits ou endommagés. Ces pertes permirent au *Gruppe* d'échapper à l'engagement du lendemain, le I./JG 53 supportant l'essentiel du combat.
Le 9 juillet, une puissante armada reprit le chemin de Ploiesti. Il semble que la seule *Staffel* du III./JG 77 qui s'opposa fut la 10./JG 77 (désignation temporaire de la 10./JG 301). Trois Bf 109 furent perdus (deux tués). Le lendemain et les jours suivants, le climat se détériora, si bien que la 15th *Air Force* demeura en Italie.
Ploiesti redevint la priorité du 15 juillet. Ce jour-là vit surtout un duel bombardiers/Flak. L'absence de chasse sur l'objectif s'expliquait par une nouvelle tactique, les Bf 109 étant envoyés plus à l'ouest pour combattre à distance de Ploiesti. Le III./JG 77 intervint sur le secteur de Turnu Severin. Le *Gruppe* n'y perdit qu'un homme, mais de valeur : le *Lt.* viennois Franz Trowall était un vétéran d'Afrique, titulaire de sept victoires dont quatre quadrimoteurs sur la Roumanie. Durant la semaine de répit qui suivit, Bresoscheck reprit ses fonctions tout en laissant Niese mener le *Gruppe* au combat.
Le 22, la 15th *Air Force* réapparut sur la Roumanie et se heurta à la *Gefechtsverband Harder*. Le III./JG 77 perdit trois appareils. Le combat du 28 juillet fut nettement plus coûteux pour le *Gruppe*, avec entre autres la mise hors de combat de l'*Ofw.* Johann Pichler (7./JG 77), ce vétéran de 1940 et pilote consciencieux titulaire de 56 victoires (dont 25 à l'ouest y compris 16 quadrimoteurs). Blessé, il gagna l'hôpital. Un autre

▲ Le 12 avril, l'*Uffz.* Karl Richter (venant juste de recevoir la Croix de fer de 2e classe) est assis sur des fusées de *21cm* destinées aux appareils de la 8./JG 77. On note la dérive blanche du Bf 109, ainsi que la bande jaune à l'arrière du fuselage. Richter fut grièvement blessé près de Gun Fani le 21 avril 1944.

▶ Le 24 avril 1944, le *Kommandeur* Omert fut tué alors qu'il évacuait son appareil. Peu après, il fut inhumé par un temps maussade au cimetière Pro Patria de Bucarest.

pilote dut être amputé d'un pied mais un troisième fut tué. La 8. *Staffel* déplora deux morts. Mais les pertes américaines furent lourdes : 19 bombardiers et un chasseur ne regagnant pas l'Italie. Comme d'habitude, il est devenu impossible de désigner tel ou tel vainqueur.

En cette fin juillet 1944, les troupes soviétiques se rapprochaient de la Roumanie qui devint un des pivots du conflit. Le 31, plusieurs attaques furent lancées sur différents points stratégiques. La *Gefechtsverband Harder* épaulée par une vingtaine d'appareils roumains se heurta à l'escorte américaine sur Turnu Magurele. La défense subit un réel désastre et le III./JG 77 eut au moins trois pilotes tués. Le *Lt.* Guido Baumann, *Staka* de la 8./JG 77, aurait péri ce jour-là. Nombre de Bf 109 furent très sérieusement endommagés. Le commandement de la 8e escadrille fut repris par un officier sans grande expérience, le *Lt.* Wilhelm Mockel. Dans une lettre à son épouse, le *Major* Harder confia que 23 pilotes – sur les 32 que comptait sa *Gefechtsverband* au décollage - avaient été abattus tout en ajoutant : « Même si une nouvelle incursion ennemie se produit, nous ne volerons plus ces prochains jours ». La défense de Ploiesti retomba donc sur la seule Flak et sur quelques appareils roumains. Le III./JG 77 n'arrivait plus à combler ses pertes. Seules quelques jeunes recrues vinrent renforcer ses effectifs squelettiques. Le *Gruppe* ne s'opposait plus guère aux incursions, vu le manque de pilotes expérimentés, mais également à la suite de la pénurie en carburant et en matériel. Le III./JG 77 vit enfin un changement de *Kommandeur* lorsque Bresoscheck fut remplacé par un vétéran, le *Hptm.* Armin Köhler, venu d'Italie.

Le 8 août, la chasse allemande tenta de s'opposer à une sempiternelle attaque de l'USAAF et subit une nouvelle saignée. Le 19 août, un vétéran, le *Fhj-Ofw.* Heinrich Hackler, se vit décerner la *Ritterkreuz* pour ses 53 victoires. Il fut également promu officier pour son courage (*Tapferkeitsoffizier*) et put mener officiellement la 8./JG 77 (bien que n'étant que *Leutnant*).

Le dimanche 20 août, les Soviétiques lancèrent une attaque décisive sur la Roumanie dans les secteurs d'Iasi et du Dniestr. Dès le matin du 20, I./JG 53 et III./JG 77 intervinrent sur le nouveau front. Le 22, le IV. *Korps* évacua Iasi et le III./JG 77 fit également retraite en gagnant Focsani.

Le soir du 23, le roi Michel fit arrêter le maréchal Ion Antonescu. Dans un message radio, le nouveau gouvernement ordonna aux troupes roumaines de cesser le combat pour que le pays puisse négocier une paix séparée. Le 24 vit les premiers combats entre les ex-alliés. La veille, selon l'*Uffz.* Johann Twietmeyer (10./JG 77) : « Des camarades furent attaqués par des Bf 109 roumains. Il nous fut néanmoins interdit de répliquer sur ordre du général Alfred Gerstenberg, commandant des forces allemandes en Roumanie. On nous rappela que seulement une petite proportion des aviateurs roumains nous était opposée. La majorité restait à nos côtés ». La proclamation du roi modifia la donne. Le 24 toujours, le reliquat du III./JG 77 regagna Mizil. Twietmeyer poursuit : « Nul ne savait ce qui se passait réellement, un bruit chassant l'autre. [...] Au petit matin du 24, j'effectuai une reconnaissance vers Bucarest avec le *Lt.* Riedel. Nous fûmes alors attaqués par huit Bf 109 roumains. Après l'atterrissage, nous reçûmes enfin l'autorisation de répliquer. Immédiatement, les III./JG 77 et I./JG 53 décollèrent pour *strafer* l'aérodrome de Boteni. En combat, l'*Uffz.* Jochinke abattit un Bf 109 ».

Quelques pilotes du III./JG 77 opérèrent encore de Focsani en arrière-garde et le *Fw.* Wilhelm Skreba, un vétéran de la 9. *Staffel*, fut porté disparu le 25. Le lendemain, à la suite de l'ordre de repli sur la ligne Galati-Focsani-contreforts des Carpates, les derniers Bf 109 du détachement gagnèrent Mizil et Targsorul. Le *Gruppe* lança des missions de reconnaissance et ne put s'opposer au dernier raid américain sur la Roumanie le 26. Le 28, des pilotes du III./JG 77 effectuèrent une mission de reconnaissance pour vérifier si les voies de retraite étaient encore libres. Le personnel au sol gagna la Hongrie en convoi. Pendant toute la matinée, les derniers Messerschmitt décollèrent vers le nord, chaque aviateur emmenant son premier mécanicien (comme en Afrique ou en Provence). Via Senndorf, le III. *Gruppe* atteignit Vienne-Seyring où il se regroupa.

▲ « *Je l'ai échappé belle !* », semble s'exclamer le *Fhj-Ofw.* Heinrich Hackler en montrant un gros impact dans la carlingue de son Bf 109. Bien que *Staffelführer*, Hackler n'avait toujours pas été promu officier quand il reçut la *Ritterkreuz* le 19 août 1944.

▲▲ L'*Ofw.* Johann Pichler (à gauche), déjà blessé en Italie, fut mis hors de combat le 28 juillet 1944. À droite, l'*Oblt.* Ehrard « Maxe » Niese. Ils encadrent un jeune pilote ayant reçu la Croix de fer de 2e classe pour sa première ou seconde victoire.

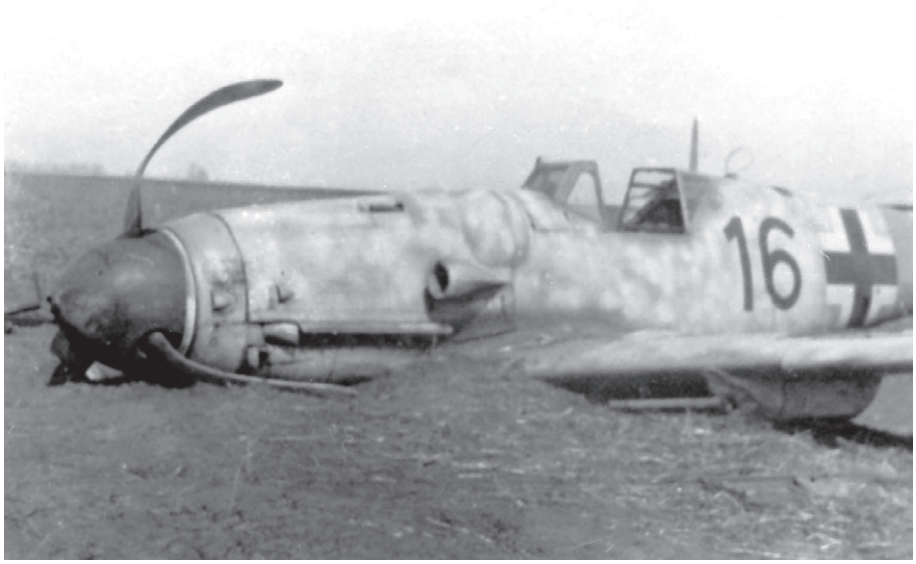
Le 29 août, Ploiesti et ses raffineries tombèrent aux mains des Soviétiques. Il en fut de même pour Bucarest le lendemain. Les blessés allemands présents dans les hôpitaux roumains furent livrés aux vainqueurs. L'*Ofw.* Johann Pichler partit ainsi en captivité. À son retour en Allemagne en 1950, il apprit que la *Ritterkreuz* lui avait été attribuée le 18 août.

LA 9./JG 77 EN NORMANDIE

Fin mai, la 9./JG 77 retirée de Roumanie laissa ses appareils au reste du III./JG 77. Le personnel volant et celui au sol gagnèrent Bad Lippspringe le 9 juin mais trouvèrent l'aérodrome vide, le I./JG 1 qu'ils venaient renforcer ayant été envoyé en urgence en France pour contrer le débarquement de Normandie. L'escadrille passa alors à Reinsehlen, base du III./JG 11, pour se reconvertir sur Fw 190. Un appareil qui plut à beaucoup mais pas au *Staka*, l'*Oblt.* Wolfgang Ernst, un vétéran de 1940 aux 30 victoires toujours viscéralement attaché au Bf 109. Après douze vols tests, la 9./JG 77 gagna Beille (Alençon) le 5 juillet. Les renforts furent chaleureusement accueillis, car le I./JG 1 avait subi de lourdes pertes. Dès le 6, la 9./JG 77 fut engagée sur la Normandie, se heurtant à une vingtaine de Lightning et un violent combat débuta. Ernst revendiqua un P-38 mais fut abattu avec son ailier (tué). Grièvement blessé, Ernst quitta son escadrille qu'il menait depuis la fin de 1942, un bel exemple de longévité. Un autre pilote fut abattu. Le *Lt.* Gerhard Hanf succéda à Ernst. Lors de combats subséquents, une demi-douzaine de victoires furent remportées sur des chasseurs (dont trois par Hanf). Le 15 août, la 9./JG 77 fut redésignée 4./JG 1, la plupart de ses pilotes périssant dans les combats de fin de guerre. Trois (ou quatre ?) des douze pilotes de la 9./JG 77 engagés en Normandie survécurent au conflit.

LES I. ET II./JG 77 DANS LA *REICHSVERTEIDIGUNG* (SEPTEMBRE - OCTOBRE 1944)

Vers la fin de juillet 1944, le I./JG 77 décimé quitta l'Italie pour Varrelbusch s'y refaire une santé. Mais, au début du mois d'août,



◥◥ En haut :
Les mécaniciens du III./JG 77 durent multiplier des trésors de compétence pour entretenir les quelques machines survivantes.

◥ Au milieu :
Un Bf 109 *Kanonenboot* posé sur le ventre par le *Lt.* Hans-Werner Renzow du *Stab* de la III./JG 77.

▶ Ci-contre :
L'*Oblt.* Wolfgang Ernst photographié ici à Mizil dans le Bf 109, un appareil qu'il préférait au Fw 190.

◀ L'*Uffz.* Hans Maximow, ailier d'Ernst, fut tué le 6 juillet 1944. Il était crédité d'un B-17. Il repose comme inconnu au cimetière de Saint-André où serait également inhumé son frère, officier à la 10. *SS-Panzer-Division* « Frundsberg ».

▶ Le *Lt.* Hans-Dietrich Student, pilote à la 2./JG 77 et fils du célèbre général des parachutistes, fut tué le 28 septembre 1944 sur le secteur de Wesel. Un de ces nombreux néophytes dont la carrière fut très courte…

le *Gruppe* fut envoyé à Reims pour tenter de freiner l'avance alliée. Il est probable que, par manque de moyens, l'unité n'opéra guère et fut rappelée très vite dans le *Reich*. Elle gagna alors Babenhausen, où elle se joignit à la nouvelle 4./JG 77 mise sur pied à Oldenburg.
Début septembre, les II./JG 77 et *Geschwaderstab* furent les dernières unités de la *Tagjagd* à quitter l'Italie. Via Riem, le *Gruppe* atteignit Jüterbog, tandis que le *Stab* partait peu de temps en Hongrie appuyer le III./JG 77. Puis il se replia avec lui à Vienne-Seyring.
Le 11 septembre, le I./JG 77 fut engagé sur le secteur Eupen - Aix-la-Chapelle (où trois jeunes pilotes périrent). Le lendemain, une incursion sur le même secteur entraîna la mort de quatre aviateurs.
Le 17 septembre, le maréchal Bernard Montgomery déclencha l'opération aéroportée « Market-Garden » dans le secteur d'Arnhem. La chasse allemande se regroupa et le II./JG 77 fut appelé en urgence. Le 19, les III./JG 4, III./JG 11, II./JG 27, III./JG 53, IV./JG 54, I./JG 76 et III./JG 300 furent utilisés intensivement. Le II./JG 77 était de la partie mais perdit un tué et un blessé grave face aux P-51. Le 21, le II./JG 77 combattit une centaine de Lancaster. Trois auraient été abattus mais le *Lt.* Eduard Mühlheise fut capturé après avoir revendiqué un bombardier sur Nimègue. Il portait toujours son uniforme tropical !
Le mauvais temps qui allait sévir les jours suivants gêna la *Tagjagd*. Le 25, en combat avec des P-47 et P-51, trois aviateurs du II./JG 77 furent tués et deux autres blessés.
Le 27, « Market-Garden » s'acheva sur un échec mais, dans le ciel, les combats se poursuivirent. Face à des Spitfire canadiens, la 5./JG 77 perdit quatre pilotes, un cinquième étant blessé, tandis que le *Staka*, le *Hptm.* Franz Hrdlicka, dut sauter en parachute. Les 6. et 7./JG 77 déplorèrent chacune un tué.
Le 28 septembre, le II./JG 77 exsangue était au repos. Le I./JG 77 décolla pour Nimègue et perdit trois pilotes dont le *Lt.* Hans-Dietrich Student, fils unique du célèbre général des parachutistes Kurt Student. Défaits à Arnhem, les Alliés avaient néanmoins infligé à la Wehrmacht de très lourdes pertes tant au sol que dans les airs. Le II./JG 77 avait ainsi perdu 19 pilotes (sur plus de 30) et plus de 30 Bf 109 avaient été mis hors de combat. Rappelé, le *Gruppe* gagna Crailsheim.
Le 6 octobre, le I./JG 77 lança une opération de ratissage. Il fut intercepté par des Spitfire sur Tilburg et eut trois tués et un prisonnier de guerre. Le 7 octobre sur la région de Cologne-Siegen, le I./JG 77 affronta de nouveau des chasseurs britanniques. Trois pilotes furent portés disparus. Lors du retour, deux autres Bf 109 furent abattus (pilotes tués). Le 12 octobre, le I./JG 77 s'opposa à une vague de chasseurs-bombardiers mais perdit un aviateur, même si quelques victoires furent revendiquées.
Lors de cette courte mais sanglante période de quatre semaines, les I. et II./JG 77 furent crédités de 27 victoires mais perdirent 35 pilotes (27 tués, 6 disparus et 2 capturés). Un sinistre bilan…

REFORMATION DE LA JG 77 À BERLIN (OCTOBRE - DÉCEMBRE 1944)

Après ses combats désespérés sur les Pays-Bas et la région frontalière, le I./JG 77 quitta Babenhausen pour Berlin-Schöngarten. Le II./JG 77, qui était depuis le 15 octobre à Eggesdorf, reçut un renfort en personnel de la KG 2 « Holzhammer » dissoute. Ainsi, la nouvelle 8./JG 77 fut constituée sur base de 54 *Uffz.* et soldats de cette ex-escadre de bombardement. Le III./JG 77 basé à Vienne-Seyring reçut également un apport important d'hommes de la KG 2 qui aidèrent à créer la 12./JG 77 mais également à reconstituer la 9. *Staffel* (*Staka* : le *Hptm.* Franz Menzel). Et, surtout, le *Gruppe* fut équipé de tout neufs Bf 109 K-4. Le 13 octobre, ainsi requinqué, le III./JG 77 gagna Neuruppin et Gentzrode près de Berlin.
Les entraînements furent ardus mais continus, car les ex-pilotes de bombardiers avaient de sérieuses difficultés d'adaptation, nombre d'entre eux virant « à plat » comme s'ils volaient toujours sur multimoteurs. Le I./JG 77 devrait essentiellement attaquer les bombardiers, le II./JG 77 lui servant d'escorte rapprochée. Ces deux *Gruppen* étaient en effet toujours équipés de Bf 109 G-14. Par contre, le III./JG 77, avec ses Bf 109 K-4, était destiné à la « chasse pure ». Malgré les réelles difficultés du moment, le moral restait élevé, comme s'en souvenait l'*Uffz.* Hans-Georg Bartholomäi (9./JG 77) : « Quasiment tous les pilotes sont des jeunes récemment mutés au front. Seuls quelques pilotes plus âgés et expérimentés assurent l'encadrement. Ils constituent un groupe de survivants de l'escadre et c'est autour d'eux que l'unité se reconstruit. L'humeur est bonne, parfois même passionnée. Seuls les anciens sont calmes, parfois désabusés.

Ils ne semblent plus attendre grand-chose. [...] La vie est agréable. Une sorte de jeu de guerre bien confortable. Nous disposons de chambres propres. Chaque jour, nous recevons un ravitaillement complémentaire. Le *Gruppe* compte plus de 70 Bf 109 K-4 flambant neufs. Chaque pilote a sa propre machine et l'unité possède au surplus de nombreux appareils de réserve. Notre équipement est également de premier choix : combinaisons de cuir toutes neuves, équipement complet et moderne de survie en mer. Les repas chauds servis au *Kasino* sont irréprochables. On se donne vraiment beaucoup de mal pour nous ».

Les entraînements, comme il se doit, causèrent la mort de plusieurs pilotes. En novembre, l'unité reçut la visite d'Hermann Göring qui séduisit les aviateurs mais ne les convainquit pas. Le 1er décembre, le *Kommodore* Johannes Steinhoff quitta la JG 77 qu'il commandait depuis dix-neuf

▲ Le III./JG 77 se reforma à Neuruppin et Gentzrode, complétant ses effectifs grâce à des pilotes venus de tous les horizons. Ainsi l'*Uffz.* Alfred Nitsch qui fut longtemps instructeur. Il pose sur son tout neuf Bf 109 K-4. À noter la tenue de vol en cuir et le brassard jaune « Deutsche Luftwaffe » destiné à éviter le lynchage par des civils risquant de prendre le pilote allemand pour un aviateur allié.

◀ Le *Staka* de la récente 12./JG 77 était le *Hptm.* Günther Troebs qui volait à la reconnaissance depuis le début de la guerre. Il avait mené la 1./NAG 12 en Albanie jusqu'à sa dissolution.

Messerschmitt Bf 109 G-14

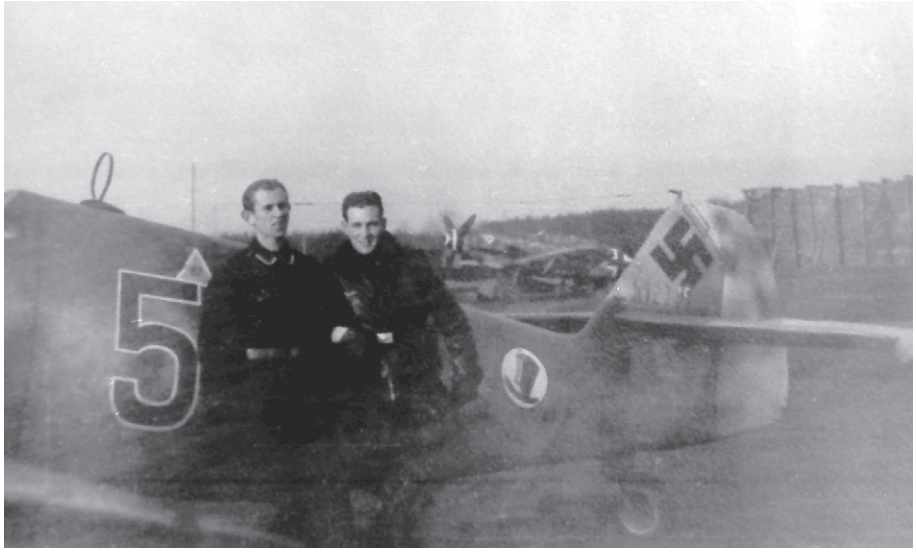
Avion du *Leutnant* Horst Schlick
4./JG 77
Schönwalde, Allemagne, novembre 1944

mois et fut succédé par le *Major* Johannes Wiese, un autre *Eichenlaubträger*. Malgré ses lourdes pertes, la JG 77 disposait encore d'effectifs appréciables. D'où d'inévitables ponctions. Le 16 décembre, une vingtaine de ses pilotes gagna en effet Berlin pour partir par train renforcer la JG 5. Mi-décembre, tel était l'organigramme de la JG 77 : *Stab*/JG 77 : *Major* Johannes Wiese
I./JG 77 : *Hptm.* Lothar Baumann
- 1./JG 77 : *Oblt.* Karl Kühdorf
- 2./JG 77 : *Oblt.* Iring English
- 3./JG 77 : *Oblt.* Kurt Hammel
- 4./JG 77 : *Lt.* Horst Schlick
II./JG 77 : *Major* Siegfried Freytag
- 5./JG 77 : *Lt.* Karl-Wilhelm Graf
- 6./JG 77 : *Lt.* Karl Georg
- 7./JG 77 : *Oblt.* Horst-Dieter Krieger
- 8./JG 77 : *Lt.* Wilhelm Mockel
III./JG 77 : *Major* Armin Köhler
- 9./JG 77 : *Hptm.* Franz Menzel
- 10./JG 77 : *Lt.* Hans-Werner Renzow
- 11./JG 77 : *Lt.* Heinrich Hackler.
- 12./JG 77 : *Hptm.* Günther Troebs

On relève que plusieurs chefs d'escadrille n'auraient eu que le grade de *Leutnant* alors que, pour pareil poste, il aurait fallu à tout le moins avoir celui d'*Oberleutnant*. Mais les cadres se raréfiaient…

▲ À Müllheim, le II./JG 77 partageait le terrain avec d'autres unités. Ainsi, le Bf 109 G-14 de l'*Uffz.* Karl Müller (6./JG 77) fut endommagé par un Bf 110 atterrissant de nuit.

▼ Le I./JG 77 se reconstituait à Schöngarten. Cet appareil arbore toujours le vieil insigne de la 2.(J)/LG 2 - 2./JG 77.



LA JG 77 SUR LES ARDENNES (DÉCEMBRE 1944)

Le 16 décembre 1944, la Wehrmacht déclencha l'opération « Herbstnebel » que l'on allait mieux connaître sous la dénomination de bataille des Ardennes. Cela dans le fol espoir de bousculer les armées anglo-saxonnes et de pousser jusqu'à Anvers. La JG 77 quitta la région berlinoise dès le lendemain, le I./JG 77 gagnant Dortmund, le II./JG 77 Mülheim et le III./JG 77 Düsseldorf.

MESSERSCHMITT BF 109 K-4

Avion du *Hauptmann* Franz Menzel
Staka 9./JG 77
Neuruppin, Allemagne, novembre 1944

▲ Le 15 décembre 1944, l'*Uffz.* Willi Drude (7./JG 77) fut du contingent de 20 pilotes versés à la JG 5. Lors du vol de transfert vers la Norvège, Drude changea de cap et se posa à Dyce (Écosse) le 26 décembre. Il fut l'un des rares déserteurs de la JG 77.

▼ Le *Hptm.* Menzel (9./JG 77) s'installe dans son Bf 109 K-4 aidé par son premier *Wart.* Cet appareil fut abattu par la Flak aux Pays-Bas le 1er janvier 1945 alors qu'il était piloté par le *Lt.* Herbert Abendroth.

Le 18, des missions de reconnaissance furent lancées, le III./JG 77 déplorant un tué et deux blessés sérieux. Les revendications furent faibles : deux Spitfire pour le II./JG 77 et un P-47 pour la 12./JG 77 (abattu par le *Staka* Troebs). Le I./JG 77 eut deux tués.
Le mauvais temps freina alors les opérations. Lorsque la JG 77 repartit au combat le 23, ce fut une catastrophe. La 12. *Staffel* fut pulvérisée sur l'Eifel en quelques instants lors d'un combat avec des P-47. Neuf appareils furent probablement perdus dont celui du *Staka*. Trois pilotes furent sérieusement blessés et deux autres tués. Si la 12./JG 77 supporta le premier choc de l'attaque américaine, la 11. *Staffel* subit elle aussi des pertes. Deux de ses pilotes évacuèrent leur Messerschmitt mais furent mitraillés par les chasseurs ennemis et blessés à la tête lors de leur descente. Au retour, un *Schwarm* de la 9./JG 77 se crasha en se posant en urgence à Ostheim. En contrepartie de ces très lourdes pertes, le III./JG 77 ne revendiqua que trois P-47… Le I./JG 77 ne fut pas épargné. Envoyé sur Saint-Vith, il se heurta à des P-38. Six pilotes furent tués et deux autres blessés. Seules deux victoires furent réclamées : un B-26 et un P-38. Le lendemain 24 décembre fut tout aussi tragique pour la « Herz As ». Engagée en masse sur l'Eifel, elle combattit une nuée de P-38 et de P-47, perdant dix pilotes tués, deux disparus et un prisonnier. Parmi les morts, le *Kommandeur* Baumann et le *Staka* English, deux des rares vétérans. Quatre victoires avaient été revendiquées (dont trois par trois jeunes pilotes).

◀ Avec brassard et cartouches pour lance-fusées, le *Fhj-Uffz.* Karl Kaulard (3./JG 77) pose avec son premier mécanicien. Il fut tué près de Bruck-an-der-Ahr le 23 décembre 1944.

▶ Le 24 décembre fut un autre jour funeste pour la JG 77 qui perdit entre autres le *Kommandeur* du I. *Gruppe*, le *Hptm.* Lothar Baumann, un vétéran qui volait à l'escadre depuis juin 1941 et était crédité de 14 victoires.

▼ Cet appareil posé près de Hotton aurait été une des victimes de la JG 77 lors du fatidique 23 décembre 1944.

Au retour, les Allemands découvrirent que leurs aérodromes avaient été sévèrement bombardés par l'USAAF. Le II./JG 77 dut se disperser à Bönnighardt et Issum. Aucun préparatif pour le réveillon de Noël n'attendait les pilotes arrivés en fin d'après-midi sur leurs bases de campagne. De toute façon, la veillée devait être limitée au strict minimum en prévision des missions à effectuer le lendemain.

Et, ce 25, la *Rotte* du *Kommodore* fut interceptée par des Spitfire sur Euskirchen. Wiese et son ailier furent abattus. Si ce dernier fut tué, le *Kommodore* sauta mais son parachute ne se déploya pas complétement et il fut sérieusement blessé. Pour assurer l'intérim, on désigna le *Major* Siegfried Freytag qui, pour la première fois, mena officiellement une escadre, le rêve de sa vie ! Ce jour de Noël, deux pilotes du I./JG 77 furent tués sur la Westphalie.

Et, le 25 décembre, sur Euskirchen, ce fut le *Kommodore* Wiese qui fut mis hors de combat.

Le 26, la 6./JG 77 effectua à tout le moins une opération sur le front, son *Staka*, le *Lt.* Georg Karl, étant blessé sur Saint-Vith. Le lendemain, le II./JG 77 revendiqua dans une autre mission sur Saint-Vith deux P-47 mais perdit trois pilotes. Le 29 décembre, les espoirs de Freytag furent réduits à néant car le nouveau *Kommodore* fut le *Major* Erich Leie, ancien *Kommandeur* des I./JG 2 et I./JG 51, *Ritterkreuzträger* et titulaire de 117 victoires. Le 31 décembre, à la suite des récentes pertes en appareils aggravées par le bombardement de Düsseldorf, un groupe de pilotes du III./JG 77 partit à Ratisbonne réceptionner de nouvelles machines. Quelques recrues arrivèrent de Neuruppin pour combler les vides en pilotes. Gardée secrète, l'opération du lendemain n'empêcha pas d'effectuer des patrouilles offensives. Selon l'*Uffz.* Johann Twietmeyer (10./JG 77) : « L'après-midi du 31 décembre, 20 Bf 109 K-4 de ce qu'il reste de notre III./JG 77 décollèrent sous le commandement du *Lt.* Hackler. Nous devions attaquer des chasseurs-bombardiers. La visibilité était très mauvaise : la couche inférieure des nuages était à 300 mètres alors que des voiles de nuages descendaient jusqu'au sol. L'*Uffz.* Heinrich Munninger était mon ailier. À hauteur de Münster, des Spitfire fondirent sur nous par une trouée dans les nuages. Deux Bf 109 furent abattus ». Dans ce combat à deux contre un, trois Allemands et non deux furent descendus. Un pilote fut tué, un autre porté disparu et le *Fw.* Karl-Heinz Böttner (11./JG 77) fut blessé. Ce dernier était un vétéran arrivé en Afrique fin 1942 et titulaire officiellement de 25 victoires. Envoyé

◢ Le 29 décembre, le *Major* Eric Leie vint reprendre la JG 77.

▼ Quatre pilotes du III./JG 77 à Düsseldorf-Ratingen durant la dernière semaine de 1944. De gauche à droite : les *Lt.* Hans Renzow (*Stafü* de la 10./JG 77), *Hptm.* Armin Köhler (*Kommandeur*), *Lt.* Heinrich Hackler (*Stafü* de la 11./JG 77) et un des pilotes de ce dernier, l'*Uffz.* Hasso Fröhlich (blessé le 23 décembre).

à l'hôpital, il ne reprit plus le combat, clôturant ainsi une carrière d'engagements ininterrompus de deux années en Afrique, Italie, Roumanie et dans les cieux du *Reich*. Revenus à Düsseldorf, les pilotes se virent interdire toute fête et toute consommation d'alcool. L'incompréhension fut totale jusqu'à ce qu'on leur explique : « Demain à l'aube, 2 000 (!) chasseurs attaqueront des aérodromes alliés ».

LA JG 77 DANS L'OPÉRATION « BODENPLATTE » (1ER JANVIER 1945)

Effectivement, le 1er janvier 1945, l'opération « Bodenplatte », l'attaque de plusieurs bases aériennes anglo-saxonnes en Belgique, aux Pays-Bas et en France, eut lieu. Elle aurait dû logiquement avoir été lancée lors des premiers jours de « Herbstnebel » mais, pour une raison inconnue, elle fut postposée puis « oubliée ». On ne sait qui la fit renaître de ses cendres mais ce fut si soudain qu'elle fut bâclée, les *Geschwadern* n'ayant pas eu le temps de s'y préparer, pas plus que de recevoir des informations précises. La JG 77 s'était vue assigner l'aérodrome de Deurne noyé au sein de la grande agglomération d'Anvers et, dès lors, une cible peu aisée à repérer. D'autant plus quand des photos aériennes récentes manquaient. La JG 77 était au surplus amoindrie suite au départ d'une trentaine de pilotes à Ratisbonne. Des aviateurs à peine revenus de ce déplacement furent lancés à la va-vite dans l'aventure ainsi que probablement des pilotes de convoyage (sur lesquels on ne sait rien). À Dortmund, les pilotes reçurent quelques cartes donnant le trajet. Vers 8h00, des Ju 88 servant de guides décollèrent, précédant les… 18 appareils des I. et III./JG 77, tout ce que l'on avait pu rassembler. Le II./JG 77 décolla pour sa part avec 23 Messerschmitt. Près de Rotterdam, la formation subit sans perte des tirs de Flak. En franchissant la ligne de front, la formation fut accueillie par la DCA alliée mais sembla à nouveau éviter toute perte. La formation passa près de l'aérodrome néerlandais de Woensdrecht. De jeunes chasseurs, se croyant déjà sur Deurne, l'attaquèrent. Sur Anvers, le mitraillage débuta mais médiocrement, car bien des pilotes ne purent repérer l'aérodrome. Dès lors, seule une vingtaine d'avions attaqua de manière « brouillonne » comme le relevèrent des témoins au sol. Peu de dégâts furent donc infligés aux avions ou aux installations.

▲ Les Bf 109 de la JG 77 sont dépouillés de leur camouflage pour le décollage.

▲▲ Le 31 décembre, le *Fw.* Karl-Heinz Böttner (11./JG 77) fut mis hors combat. Il ne vola plus jusqu'à la fin de la guerre.

◀ Le *Lt.* Heinrich Hackler, menant la 11. *Staffel* mais également tout le III. *Gruppe* durant l'opération « Bodenplatte », fut longtemps porté disparu. Inhumé comme inconnu, il ne fut identifié qu'en 1997.

2

Sur cette double page :
Plusieurs clichés des Messerschmitt Bf 109 G/K du III./JG 77 pris alors que le *Gruppe* du *Major* Armin Köhler est basé à Neuruppin (nord-ouest de Berlin) du 13 octobre au 16 décembre 1944, juste avant son engagement dans la bataille des Ardennes.

▲ Victime de la DCA de Deurne, le *Fhr.* Rolf Braband (11./JG 77) crasha son « 12 blanc » à Stampergat près de Roosendaal. L'appareil serait tombé dans un fossé antichar et le pilote blessé fut capturé inconscient.

La puissante DCA dispersée autour de la ville portuaire, vitale pour le ravitaillement allié, abattit plusieurs appareils. Sur le chemin du retour, quelques Bf 109 furent de nouveau victimes de la DCA ou de rares chasseurs alliés. La perte la plus navrante fut celle du *Lt.* Heinrich Hackler, *Kapitän* de la 11./JG 77 et *Ritterkreuzträger* aux 56 victoires, qui menait le III./JG 77 par intérim. Son appareil touché par un obus antiaérien s'écrasa près de Zundert. Le reste de l'unité disloquée regagna ses aérodromes.

Le bilan de cette attaque fut parfaitement résumé par les auteurs néerlandais John Manrho et Ron Pütz : « L'attaque de Deurne par la JG 77 ne peut être décrite que comme un complet fiasco. Environ quatorze avions alliés furent détruits et neuf autres endommagés. Un Spitfire fut revendiqué par le *Major* Freytag, sa 102e victoire, mais aucun détail n'est connu. Pour ces résultats limités, la perte de onze pilotes/Messerschmitt fut dramatique. Six furent tués et cinq capturés. La disparition de Hackler, un des pilotes les plus expérimentés et talentueux de la JG 77, fut un coup terrible pour l'unité de même que celles de quelques autres 'anciens' ».

LA JG 77 À L EST (FÉVRIER - MAI 1945)

Bien que, pour la Luftwaffe, elle constitua un échec humain, « Bodenplatte » freina néanmoins les assauts aériens alliés dans les premiers jours de 1945. La JG 77 en profita pour organiser des convoyages de Bf 109 au départ d'usines. Le 2 janvier, deux pilotes du I./JG 77 furent tués au cours de ces vols de livraison.

À la fin de la première semaine de janvier, les opérations de soutien sur les Ardennes reprirent. À ce moment-là, l'offensive allemande dans les Ardennes vivait ses derniers jours.

Le 14 janvier 1945 vit d'importants combats. Les I. et II./JG 77 opérèrent principalement pour contrer les *Jabos* sur le territoire allemand. Si le I. *Gruppe* eut deux tués sur Münster-Düsseldorf, le II. *Gruppe* déplora six tués et quatre blessés. Un Spitfire et un Beaufighter furent revendiqués par le II./JG 77.

Le 15 janvier, le I./JG 77 gagna Ohlau pour attaquer les positions soviétiques. Les II. et III./JG 77 allaient suivre. Le dernier tué de la « Herz As » à l'ouest fut le *Gefr.* Hans Körner qui périt le 24 janvier près de Gütersloh lors du vol de transfert.

Fin janvier, la JG 77 était dans le protectorat de Bohême-Moravie à quelques 200 kilomètres à l'est de Prague. Le I./JG 77 (commandé depuis peu par le *Hptm.* Joachim Deicke) était partagé entre Beneschau et Prerau. Le II./JG 77 était à Beneschau et le III./JG 77 à Prossnitz. À leur arrivée sur le front oriental, les membres de la « Herz As » découvrirent une situation catastrophique. Les pilotes effectuèrent dès lors plusieurs sorties quotidiennes visant à ralentir la progression soviétique en attaquant les troupes au sol. Les pertes, imputables surtout à la solide DCA de l'Armée rouge, furent sévères et les listes officielles fort incomplètes pour cette époque n'en donnent qu'une faible idée. Néanmoins, bien que l'aviation soviétique jouissait d'une supériorité numérique égale à celle des Alliés occidentaux, les pilotes allemands purent de nouveau étoffer leur palmarès, les appareils soviétiques étant moins « sophistiqués » qu'à l'ouest et leurs pilotes moins bien formés (même s'ils n'avaient plus rien à voir avec ceux de la période « Barbarossa »).

Malgré l'ambiance de défaite, la crainte et la morosité, les pilotes de la JG 77 connurent une vie relativement agréable. Selon l'*Uffz.* Bartholomäi (8./JG 77) : « Les contacts avec la population tchèque étaient excellents. Je logeais chez l'habitant à Buslawitz, près de notre aérodrome de Beneschau. Nourriture et boisson étaient abondantes. Bien que cela puisse paraître étonnant actuellement, notre moral était élevé, ainsi que notre esprit de camaraderie.

MESSERSCHMITT BF 109 G-14

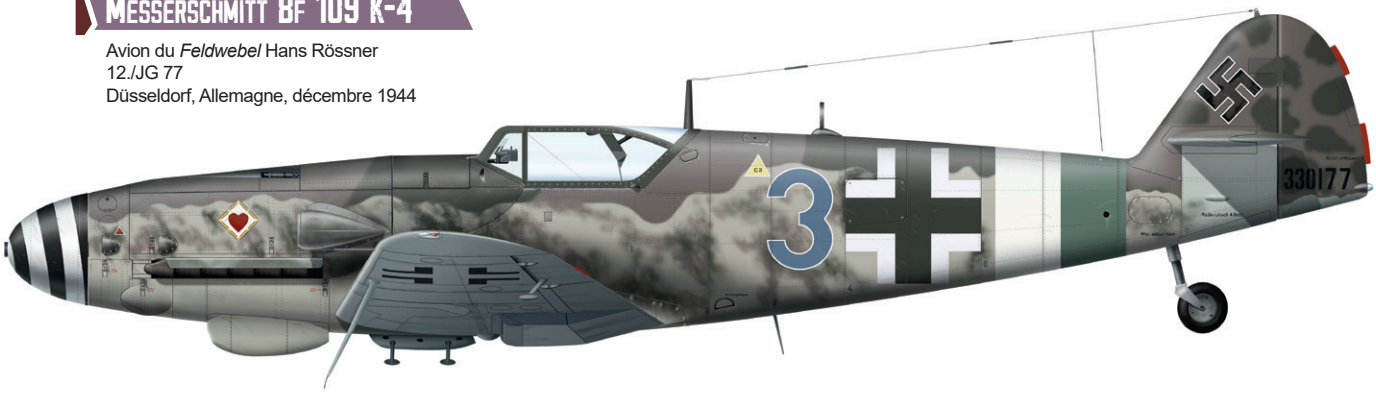
Avion du *Gefreiter* Othmar Heberling
2./JG 77
Dortmund, Allemagne, janvier 1945

Messerschmitt Bf 109 G-14

3./JG 77
Dortmund, Allemagne, décembre 1944

Messerschmitt Bf 109 K-4

Avion du *Feldwebel* Hans Rössner
12./JG 77
Düsseldorf, Allemagne, décembre 1944

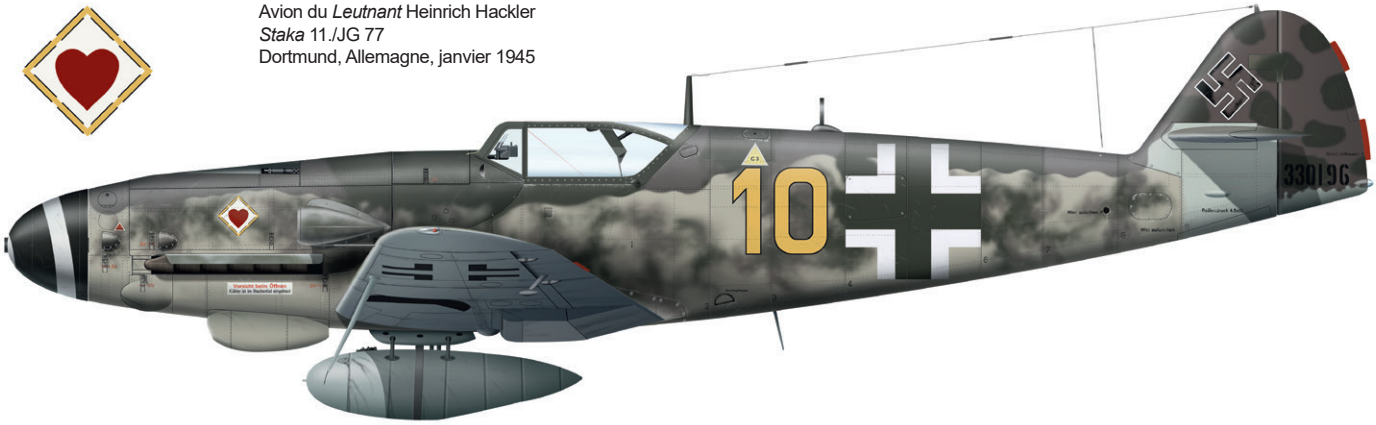


Messerschmitt Bf 109 G-14/AS

I./JG 77
Dortmund, Allemagne, janvier 1945

Messerschmitt Bf 109 K-4

Avion du *Leutnant* Heinrich Hackler
Staka 11./JG 77
Dortmund, Allemagne, janvier 1945



Nous continuions à croire envers et contre tout en la victoire finale. J'ai effectué relativement peu de mitraillages au sol, l'essentiel de nos missions étaient des chasses libres et des escortes de bombardiers ou de chasseurs-bombardiers (entre autres les appareils de l'escadre de Rudel). Lors des temps libres, nous jouions aux cartes, écoutions de la musique ou écrivions des lettres à nos familles ». Cela n'empêcha pas Bartholomäi d'être abattu à trois reprises à l'est. Il dut une fois sauter en parachute et se poser une autre sur le ventre à Beneschau, évacuant son Bf 109 juste avant son explosion.

Le 7 février, une cérémonie fut organisée en l'honneur du *Kommandeur* du III./JG 77, le *Major* Armin Köhler. Le général von Falkenstein (commandant la 3. *Flieger-Division*) vint à Beneschau pour lui remettre la *Ritterkreuz*, juste récompense pour ses combats quasi-ininterrompus à la JG 77 depuis mars 1942. Il comptait à ce moment-là 40 victoires (dont 13 quadrimoteurs).

En mars, le front se rapprocha dangereusement de la région défendue par la JG 77. Le 7, un drame frappa toute l'escadre lorsque le *Kommodore* Leie engagea le combat avec un groupe de Yakovlev Yak-9, remportant sa 118e victoire. Mais, comme ce fut le cas pour le *Kommodore* Müncheberg deux ans plus tôt, son Messerschmitt percuta des débris de sa victime. Leie sauta mais trop bas et se tua au sud de Schwarzwasser. Pendant le reste de mars, ce fut de nouveau le *Major* Freytag qui exerça le commandement de l'escadre *ad interim*.

Le 16 mars, lors d'une attaque de Beneschau par des Il-2 Chtourmovik, le *Staka* Troebs fut grièvement blessé. Évacué dans un hôpital de Prague, il y décéda en mai. Son successeur à la tête de la 12./JG 77 fut le *Lt.* Gerhard qui n'occupa ce poste que peu de temps puisque le 18 mars, son Bf 109 K-4 fut abattu près de Leobschütz.

Début avril, un organigramme renseigne les effectifs de l'escadre :

- *Geschwaderstab* JG 77 : 2 Bf 109 G-14 (2 en état de vol),
- I./JG 77 : 33 Bf 109 G-14 et K-4 (21),
- II./JG 77 : 32 Bf 109 G-10 et G-14 (12),
- III./JG 77 : 23 Bf 109 K-4 (11).

Malgré les difficultés et les pertes, les mécaniciens purent maintenir un nombre appréciable de machines. Cela même si la Luftwaffe luttait désormais à un contre 10 ou 20.

Le 1er avril, nouvelle déception pour Freytag, puisque ce fut le *Major* Fritz Losigkeit qui devint le dernier *Kommodore* de la JG 77 « Herz As ». Ce pilote très expérimenté avait été presque continuellement au front depuis la guerre d'Espagne et était titulaire de 68 victoires.

À cette époque, le II./JG 77 fut dissous et ses composantes dispersées. Les techniciens furent mutés dans les troupes terrestres, la plupart des pilotes étant versés à d'autres unités ou à la Flak. Freytag et quelques autres aviateurs s'entraînèrent sur jet Me 262. Le III./JG 77 reprit alors la dénomination de II./JG 77. Les I. et II. *Gruppen* furent basés respectivement à Mährisch-Ostrau et Beneschau. La 12./JG 77 fut supprimée et les *Staffeln* furent renumérotées : 9./JG 77 en 5./JG 77, 10./JG 77 en 6./JG 77 et 11./JG 77 en 7./JG 77.

En dépit de tous ces bouleversements, des as continuaient à apparaître. Mais, par manque de documents et de témoins, leurs exploits allaient demeurer totalement inconnus. Selon les souvenirs de l'*Uffz.* Willy Meyer (II./JG 77) : « En avril, nos missions se poursuivirent à un rythme élevé. Nous effectuions principalement des attaques au sol pour ralentir l'avance adverse. Nous ne cherchions donc pas l'engagement avec l'aviation soviétique mais ne l'évitions pas si l'occasion nous en était donnée. Nous sortions généralement par deux (en *Rotte*). J'étais l'ailier de l'*Uffz.* Franz Goralski, un véritable fonceur avec neuf victoires à son actif. S'il poussait à l'attaque, il me laissait également ma chance. J'obtins moi aussi dix victoires. Peu après qu'il eut remporté sa dernière, je le perdis des yeux au sud de Ratibor. Il ne réapparut plus et je revins seul à Beneschau ». Ce dut être le 8 avril que disparut Goralski, un mineur de la Ruhr, peut-être victime d'un vol à trop basse altitude.

Une semaine plus tard, l'armée soviétique pénétra dans le pays. Beneschau fut évacuée sous des tirs d'artillerie. Pendant deux ou trois jours, le II./JG 77 s'installa à Eckersdorf avant de redéménager à Prossnitz. Le

▲ Köhler aux côtés de son *Kommodore*, l'*Obstlt.* Erich Leie (également *Ritterkreuzträger* depuis le 1er août 1941). Ce fut peut-être la dernière photo connue de Leie, tué juste un mois plus tard.

▶ Prossnitz, avril 1945. Le *Fw.* Karl Müller (6./JG 77) est appuyé sur son Bf 109 K-4.

25 avril, la position du I./JG 77 devint intenable à Mährisch-Ostrau et le *Gruppe* gagna Neutischein. Le peu d'appareils ne permit que quelques rares missions. Bien qu'également diminué, le II./JG 77 lança toutes ses forces dans la bataille. Les containers de petites bombes à fragmentation fixés sous le ventre de plusieurs Bf 109 du *Gruppe* causèrent quelques ravages parmi l'infanterie soviétique.

Des pilotes parvenaient encore à l'unité en venant de tous les horizons. Tel fut le cas de l'*Uffz.* Theo Nau : « Je volais à la 7./JG 11 lorsque je fus abattu le 14 janvier 1945. Je sortis de l'hôpital le 10 avril mais ne pouvais plus revenir dans ma ville de Coblence tombée entre les mains américaines. Voulant revoler, je me présentai aux services du *General der Jagdflieger* à Bad Aibling et fus versé au II./JG 77 ». Autre exemple, le *Fw.* Friedrich Oltmanns avait été pilote à la 5./KG 6 jusqu'en mars 1945 avant d'être versé à la 5./JG 77. Ou encore l'*Uffz.* Karl Richter qui avait été blessé en Roumanie le 21 avril 1944 alors qu'il servait à la 9./JG 77 ; en janvier 1945, après sa convalescence, il devait gagner la JG 7 mais demanda à revenir à son ancienne unité. Etc.

Pendant toute cette période, on relève 237 victoires et au moins 43 pertes humaines (18 tués, 24 disparus et 1 prisonnier de guerre). Le grand nombre de disparus s'explique par le fait que les combats eurent principalement lieu au-dessus des lignes adverses et que l'Armée rouge faisait rarement des prisonniers. Ces chiffres ne sont cependant donnés qu'à titre indicatif, puisque, vu la situation désespérée sur le front, les pertes et les destructions, les documents sont certainement totalement incomplets.

LA FIN DE LA « HERZ AS »

Fin avril - début mai, la poignée d'appareils du I./JG 77 partit à Engelsdorf. Après un jour ou deux, un nouveau recul les amena à Mährisch-Trübau. Le reliquat du II./JG 77 fit également mouvement : Olmütz (Olomouc) le 5 mai et Skutsch.

Malgré la situation désespérée, des pilotes furent encore envoyés chercher des machines de remplacement. Ainsi, l'*Uffz.* Wolfgang Schulze partit à Budweis avec un *Oberfeldwebel*. Au décollage, des chars soviétiques les prirent sous leur feu et le Bf 109 K-4 de l'*Ofw.* explosa. Schulze revint seul à Skutsch. La suite est narrée par l'*Uffz.* Bartholomäi : « Le 8 mai 1945, la nouvelle de la capitulation de l'armée allemande nous parvint. Notre *Gruppe* se rassembla, les *Staffelkapitäne* se présentant au *Kommandeur*. Pour la dernière fois. Le *Gruppe* fut immobile tel un mur. Le *Kommandeur* parla. Sa *Ritterkreuz* brillait au soleil. « *Les pilotes et les officiers n'abandonneront pas le personnel au sol. Nous ne laisserons pas ces camarades sur lesquels nous avons pu compter toute la guerre. Nous essayerons de percer vers l'ouest. En nous battant s'il le faut* ». Ensuite, les pilotes de ma *Staffel* se placèrent en demi-cercle autour de notre chef. Il n'arriva pas à terminer ce qu'il aurait voulu dire. Sa gorge était nouée. Il leva la main et s'en alla ».

À la nouvelle de la capitulation, le reliquat du I./JG 77 saborda ses appareils à l'exception de dix Bf 109. Le personnel au sol et les pilotes formèrent une colonne qui s'ébranla vers l'ouest. Les Messerschmitt restants gagnèrent Königgratz pour couvrir éventuellement la retraite face aux partisans locaux. À Königgratz eut lieu une rencontre avec le *Major* Losigkeit qui donna l'ordre de se rendre aux Américains. Le *Lt.* Ulrich Pieper et son camarade, l'*Oblt.* Kurt Hammel, décollèrent de Königgratz et volèrent à la limite de leur carburant vers l'ouest pour se rendre à des *GIs*.

Le II./JG 77 vivait de même ses dernières heures. Selon le *Lt.* Josef Unverzagt : « À Skutsch, alors que les unités tchèques étaient à nos portes, nos vingt derniers appareils effectuèrent encore deux missions pour assurer la couverture aérienne des routes menant vers l'ouest. Nous faisons sauter les quelques machines restantes et nous mettons en marche avec notre personnel au sol vers l'ouest. Nous, les pilotes, aurions pu nous échapper grâce à nos appareils.

▼ Le *Lt.* Ulrich Pieper (à droite), photographié avec son *Wart*, le *Fw.* Nobisrath, décolla de Königgratz vers l'ouest avec l'*Oblt.* Kurt Hammel. Ils échappèrent ainsi à la captivité soviétique.

Mais comment aurions-nous pu abandonner nos camarades, nos mécaniciens... alors qu'il se sont toujours tant dévoués ? ». Le *Gruppe* se replia vers l'ouest en camions ou à pied.

Les rescapés du groupe d'armées du *Generalfeldmarschall* Schörner qui tenait la Bohême-Moravie affluèrent à Písek où un grand camp fut improvisé. Les partisans tchèques étant agressifs, la garde fut montée par les Allemands. Le bruit courait que les Américains livreraient leurs prisonniers aux Soviétiques. Bien que ce fut formellement démenti, plusieurs voulurent fuir. Selon Theo Nau : « La nuit du 14-15 mai, alors que je relève des camarades de faction, je remarque avec étonnement que les blindés américains ceinturant le camp se replient. Le lendemain, des Soviétiques succèdent aux Américains. Nos dernières armes sont confisquées. Nous sommes emmenés en camions vers l'est. La nuit tombant, le convoi fait relâche à l'orée d'un bois. Je tente ma chance avec trois camarades. Durant notre odyssée, nous rencontrons des prisonniers de guerre russes qui marchent en sens opposé. Nous discutons sans animosité. Le plus important est d'éviter les bandes tchèques à la recherche de soldats allemands. Après trois jours et trois nuits, par un temps glacial, nous atteignons la frontière autrichienne et sommes capturés par les Américains. Comme nous n'avons plus de papiers, on nous soupçonne d'être de la SS. Devant notre insistance à être reconnus comme aviateurs, un officier nous demande de prouver que nous appartenons bien à la Luftwaffe. Je lui réponds : « *Donnez-moi donc un avion, vous verrez bien !* ». On me propose même de m'engager à l'USAAF, car à cette époque, beaucoup pensaient que l'Amérique entrerait en guerre contre l'URSS. Je refuse catégoriquement : « *Mon père a été tué lors d'un raid américain sur Coblence. Je suis fils unique et ignore où se trouve ma mère. Je ne sais même si elle est encore en vie* ». Sans doute touché par cette réponse, l'officier me libère dès le lendemain ».

Relativement peu de membres du *Heeresgruppe* de Schörner, et donc de la JG 77 eurent la chance de Nau. Selon le mécanicien Willy Müller : « Peu après qu'un général américain nous eut assuré qu'on ne nous livrerait pas aux Soviétiques, ils firent leur apparition. De gros camions pénétrèrent dans notre prairie et nous fûmes forcés d'y grimper. Embarqués ensuite dans des wagons de marchandise, il fallut des jours pour atteindre Kharkov. Nous dûmes travailler dans des montagnes de craie. La plupart d'entre nous décédâmes de faim ou de froid ».

Le travail forcé en Union soviétique causa quasiment autant de pertes aux membres de la JG 77 que la guerre elle-même. Les survivants n'allaient revoir leur pays qu'après de longues et éprouvantes années. Après leur libération, un nouveau combat débuta : se réadapter à la vie en temps de paix, fonder une famille, trouver un travail et reconstruire l'Allemagne ravagée par la guerre.

CONCLUSIONS

Comme les JG 27 et JG 53, la JG 77 fut une escadre de la *Tagjagd* qui vola seulement sur Messerschmitt Bf 109 (du type B jusqu'au type K) du premier au dernier jour du conflit (le I./JG 77 de la deuxième mouture eut néanmoins une escadrille de Bf 110). Mais, alors que les deux autres *Geschwadern* ne combattirent pas en Pologne et en Scandinavie, la JG 77 prit part à toutes les campagnes de la Luftwaffe. Ce qui s'explique par son ancienneté et sa particularité. Édifiée sur base entre autres de deux *Gruppen* relevant de l'aéronavale, l'escadre combattit rarement au complet sur le même théâtre de guerre. En 1940, le I./JG 77 était à l'ouest tandis que le II./JG 77 était en Norvège. Quand le III./JG 77 fut constitué, le I./JG 77 passa à la JG 51. En 1942, le I./JG 77 volait sur Malte alors que les deux autres groupes combattaient en URSS. En 1944, le III./JG 77 était en Roumanie tandis que les deux autres *Gruppen* guerroyaient en Italie. Etc. Dès lors, suivre la carrière de la « Herz As » équivaut à donner une idée de ce que furent les combats de la *Tagjagd* au cours de la Seconde Guerre mondiale. Rarement engagée de façon homogène, la JG 77 « Herz As », grâce entre autres aux nombreux *Experte* passés dans ses rangs (Bär, Ubben, Freytag, Müncheberg, Setz, Huy, Hackl...) n'en a pas moins brillé sur tous les fronts sur lesquels elle a été engagée, revendiquant un total de 4 500 victoires aériennes durant le conflit. ✦

◀ Jusqu'à nos jours, des chercheurs retrouvent des épaves d'appareils de la JG 77, parfois avec leurs occupants. Comme il en fut dans les années 1990 pour le pilote autrichien Hans Tomschegg de la 1./JG 77, porté disparu le 9 juillet 1944 au sud de Florence.

▶ Les restes de Tomschegg retrouvés à Gambassi furent, à la demande de la famille, inhumés dans le cimetière local.

NOUVEAUTÉ PRODUITS CHEZ

caraktère presse & éditions

RETROUVEZ LES AVIONS MYTHIQUES DE L'ARMÉE DE L'AIR

EN MODÈLES RÉDUITS AU FORMAT 1/72e !

De l'Ouragan au Rafale en passant par le Mirage III, les éditions Caraktère vous proposent d'acquérir des modèles réduits en métal des légendes de l'Armée de l'Air ! Soigneusement réalisés, ces appareils sont aussi personnalisables avec toute une gamme d'autocollants fournis dans la boîte.

COLLECTIONNABLES EN MÉTAL MOULÉ DE HAUTE QUALITÉ

- Modèles réduits préassemblés, parties mobiles
- Configuration des trains d'atterrissage sortis ou rentrés
- Peinture et marques détaillées
- Échelles 1/48e et 1/72e (selon modèles)
- Éditions limitées
- Nouveautés régulières
- Envoi soigné

Pour tout renseignement, nous sommes à votre disposition sur **diecast@caraktere.com**

RETROUVEZ ÉGALEMENT DE NOMBREUX AUTRES MODÈLES RÉDUITS UNIQUEMENT SUR

www.caraktere.com

caratère presse & éditions

(RE)DÉCOUVREZ NOTRE COLLECTION DE LIVRES

PLAN Z
LE FANTASME NAVAL ALLEMAND
par Pascal Colombier

CODE ARTICLE : 1

LES SOUS-MARINS DE LA 2NDE GUERRE MONDIALE
par Erminio Bagnasco

CODE ARTICLE : 2

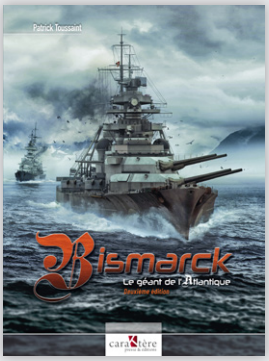
TORPEDO LOS! - TOME 2
par Xavier Tracol

CODE ARTICLE : 3

LA CLASSE YAMATO
par Pascal Colombier

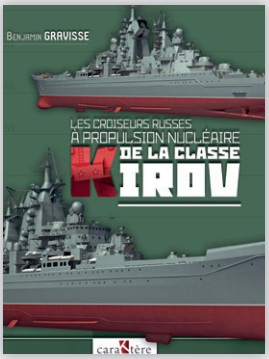
CODE ARTICLE : 4

LE BISMARCK
LE GÉANT DE L'ATLANTIQUE
par Patrick Toussaint



CODE ARTICLE : 5

LA CLASSE KIROV
par Benjamin Gravisse



CODE ARTICLE : 6

LA CLASSE SLAVA
par Benjamin Gravisse

CODE ARTICLE : 7

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE BOMBARDEMENT DE LA LUFTWAFFE
par Chris Goss

CODE ARTICLE : 8

CAMOUFLAGES ET MARQUES DE LA LUFTWAFFE
par Jean-Claude Mermet

CODE ARTICLE : 9

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE ALLEMANDS
par Chris Goss

CODE ARTICLE : 10

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE ITALIENS
par David Zambon

CODE ARTICLE : 11

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE CHASSE FRANÇAIS
par Christian-Jacques Ehrengardt

CODE ARTICLE : 12

MITSUBISHI A6M REI-SEN ZERO
par Alex Euphrosine

CODE ARTICLE : 13

JETS 46
par Jean-Claude Mermet

CODE ARTICLE : 14

MERSSERSCHMITT BF 109 - TOME 2
par Jean-Claude Mermet

CODE ARTICLE : 15

BELL UH-1 HUEY SUR TOUS LES FRONTS
par Luc Vangansbeke

CODE ARTICLE : 16

F4U CORSAIR LA TERREUR DU PACIFIQUE
par Alex Euphrosine

CODE ARTICLE : 17

T-72
par Prezmek Skulski

CODE ARTICLE : 18

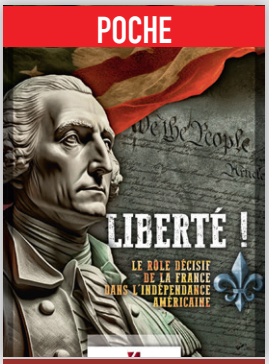
TUEUR DE B-17
MÉMOIRES D'UN AS AUX 33 VICTOIRES
par Heinz Knoke

POCHE

CODE ARTICLE : 19

DUELS SOUS LES ÉTOILES
SOUVENIRS D'UN PILOTE DE LA NACHTJAGD
par Wilhelm Johnen

POCHE

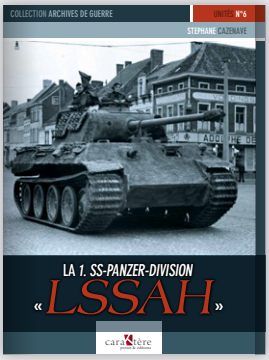


CODE ARTICLE : 20

1940 - LES RAISONS D'UN ÉCHEC
par Max Schiavon

CODE ARTICLE : 21

LA 1. SS-PANZER-DIVISION « LSSAH »
par Stephan Cazenave



CODE ARTICLE : 22

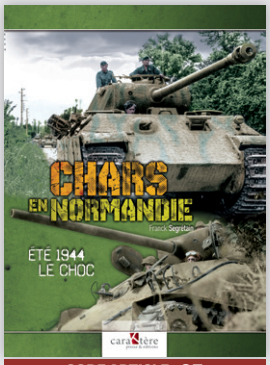
LES 10 GRANDES BATAILLES DE CHARS
par Mathias André et Pierre Muller

CODE ARTICLE : 23

CHARS EN ALLEMAGNE
par Franck Segrétain

CODE ARTICLE : 24

CHARS EN NORMANDIE
par Franck Ségrétain

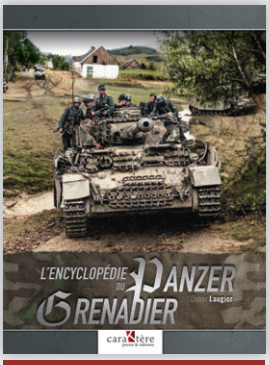


CODE ARTICLE : 25

L'ARTILLERIE ANTICHAR ALLEMANDE
par Loïc Charpentier

CODE ARTICLE : 26

L'ENCYCLOPÉDIE DU PANZERGRENADIER
par Didier Laugier

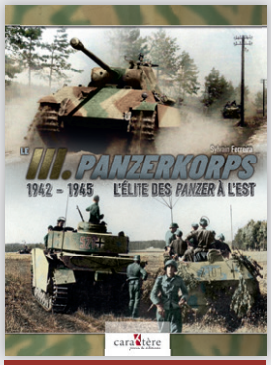


CODE ARTICLE : 27

DE L'IS-1 AU T-10 LA FAMILLE DES CHARS STALINE
par Laurent Tirone

CODE ARTICLE : 28

LE *III. PANZERKORPS* L'ÉLITE DES *PANZER* À L'EST
par Sylvain Ferreira



CODE ARTICLE : 29

LA GUERRE DU DÉSERT HÉROS ET FAITS D'ARMES
par Benoît Rondeau

CODE ARTICLE : 30

	France métro. UE et Suisse		DOM-TOM + Reste du monde	
Code article : 1 (6023)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 2 (6020)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 3 (6038)	☐	44.90 €	☐	49,90 €
Code article : 4 (6004)	☐	54,90 €	☐	59,90 €
Code article : 5 (6007)	☐	54,90 €	☐	59,90 €
Code article : 6 (6067)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 7 (6057)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 8 (6065)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 9 (6058)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 10 (6028)	☐	49,90 €	☐	49,90 €
Code article : 11 (6024)	☐	49,90 €	☐	54,90 €
Code article : 12 (6005)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 13 (6051)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 14 (6048)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 15 (6036)	☐	44,90 €	☐	49,90 €

	France métro. UE et Suisse		DOM-TOM + Reste du monde	
Code article : 16 (6034)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 17 (6037)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 18 (6069)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 19 (6064)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 20 (6060)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 21 (6063)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 22 (6061)	☐	29,90 €	☐	34,90 €
Code article : 23 (6043)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 24 (6049)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 25 (6032)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 26 (6044)	☐	44,90 €	☐	54,90 €
Code article : 27 (6042)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 28 (6045)	☐	34,90 €	☐	39,90 €
Code article : 29 (6059)	☐	44,90 €	☐	49,90 €
Code article : 30 (6055)	☐	29,90 €	☐	34,90 €

TOTAL ..... €

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
.....

Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....

E-mail : .....
Téléphone : .....

RÈGLEMENT :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard
Numéro : .....
.....
Date d'expiration : .....
Signature :

BON DE COMMANDE À RETOURNER À : ***Editions CARAKTÈRE***
Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - FRANCE

Pour faciliter le traitement de vos commandes et suivre l'état des stocks en temps réel des livres, privilégiez les commandes via notre site internet www.caraktere.com
Vous profiterez au passage de notre nouveau programme de fidélité ! *(uniquement valable sur notre site web)*

BON DE COMMANDE

*ATTENTION : les tarifs et les formules d'abonnement de ce bon de commande sont valables jusqu'au 1er mars 2024.

Prochains livres disponibles	France métrop. + Union Europ.	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Camouflages et marques de la Luftwaffe (6058)	44,90 €	49,90 €	x _____ =	€
☐ Ding Hao : Les Tigres volants (6064)	29,90 €	34,90 €	x _____ =	€
☐ La Guerre d'indépendance américaine (6060)	29,90 €	34,90 €	x _____ =	€

Abonnements (à partir du n°98 inclus)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ Abonnement BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE d'un an soit 6 numéros + 3 numéros hors-série	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°33 : **Curtiss P-40** (ref.12033)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°34 : **Messerschmit Me 262** (ref.12034)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°35 : **Les bombardiers moyens américains** (ref.12035)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°37 : **Boeing B-52** (ref.12037)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°40 : **B-24 Liberator** (ref.12040)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°41 : **P-51 Mustang** (ref.12041)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°43 : **La Chasse Allemande à l'ouest** (ref.12043)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°44 : **MCDONNELL F-4 PHANTOM II** (ref.12044)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°45 : ***Fliegerführer Afrika !*** (ref.12045)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°46 : **La *Fleet Air Arm*** (ref.12046)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°47 : **La *Jagdgeschwader 77* « Herz As »** (ref.12047)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8,50 € pièce, toute destination) :

☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)	☐ n°73 : Convair B-36 Le "Pacificateur" (Réf. 11073)
☐ n°25 : Le Menschel RS 123 en opérations (Réf. 525)	☐ n°74 : L'aviation finlandaise (Réf. 11074)
☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)	☐ n°75 : Stopper les *Panzer* ! (Réf. 11075)
☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)	☐ n°76 : *Semper Fi!* (Réf. 11076)
☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)	☐ n°77 : Missiles et roquette de la Luftwaffe (Réf. 11077)
☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)	☐ n°78 : La Bataille d'Angleterre (Réf. 11078)
☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)	☐ n°79 : Eduard Isken (Réf. 11079)
☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)	☐ n°80 : Opération Donnerkeil (Réf. 11080)
☐ n°42 : KG 200 « Beethoven » (Réf. 542)	☐ n°81 : *Assembly Ships* (Réf. 11081)
☐ n°44 : Monstres marins : le Martin PBM Mariner (Réf. 544)	☐ n°82 : La Légion Condor (Réf. 11082)
☐ n°52 : Le 49th Fighter Group au combat (Réf.552)	☐ n°83 : Ardennes 1944 - Le Jour du phénix (Réf. 11083)
☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)	☐ n°84 : James M. Morris (Réf. 11084)
☐ n°59 : Berlin 43/44 - Peur sur la ville (Réf. 11059)	☐ n°85 : Les As des jets de la Luftwaffe (Réf. 11085)
☐ n°60 : *Wilde Sau* (Réf. 11060)	☐ n°86 : Black Widow contre Luftwaffe ! (Réf. 11086)
☐ n°61 : Berlin 43/44 - Au coeur du brasier (Réf. 11061)	☐ n°87 : Kawanishi N1K1 et K2-J (Réf. 11087)
☐ n°62 : El Alamein (Réf. 11062)	☐ n°88 : Coulez le *Tirpitz* ! (Réf. 11088)
☐ n°63 : *Luftprodktion*, le défi industriel (Réf. 11063)	☐ n°89 : La « Richthofen » à Dieppe (Réf. 11089)
☐ n°64 : Hs 129, le tueur de chars (Réf. 11064)	☐ n°90 : Les vols des "Intruders" (Réf. 11090)
☐ n°65 : JG 52 - L'escadre de tous les records (Réf. 11065)	☐ n°91 : Focke-Wulf "Long Nez" à l'épreuve du feu (Réf. 11091)
☐ n°66 : Les jets de Shōwa (Réf. 11066)	☐ n°92 : Le Douglas SBD Dauntless (Réf. 11092)
☐ n°67 : L'aviation embarquée allemande (Réf. 11067)	☐ n°93 : Nakajima Ki-44 Shoki (Réf. 11093)
☐ n°68 : « Tueurs de chars » (Réf. 11068)	☐ n°94 : 1980 - Opération « Serre d'Aigle » (Réf. 11094)
☐ n°69 : Les P-47 du *353rd Fighter Group* (Réf. 11069)	☐ n°95 : « Bodenplatte » La victoire allemande de trop (Réf. 11095)
☐ n°70 : Dans l'ombre de Marseille (Réf. 11070)	☐ n°96 : Cette aéronavale que nous aurions dû avoir ! (Réf. 11096)
☐ n°71 : Mission 84 - Le 1er raid sur Schweinfurt (Réf. 11071)	☐ n°97 : Rudel à Bautzen (Réf. 11097)
☐ n°72 : Le Focke-Wulf Ta 152 en opération (Réf. 11072)	

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8,50 € = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) **:** €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

T-72

LE CHEVAL DE BATAILLE DE L'ARMÉE RUSSE

Décrivant toutes les versions (du T-72 à la plus récente, le T-72B3 Obr. 2022) avec précision, l'auteur revient sur la destinée incroyable de ce MBT qui a su s'imposer sur les champs de bataille – et qui n'a pas terminé ses tours de chenilles, puisqu'on le croise encore sous pavillon russe ou ukrainien depuis le déclenchement de la guerre entre Kiev et Moscou en février 2022.

120 pages
Format 18,5 x 25,5 cm
Couverture souple

TARIFS*
- **29,90 €** France et Union Européenne
- **34,90 €** Reste du monde

NOUVEAUTÉS LIVRES

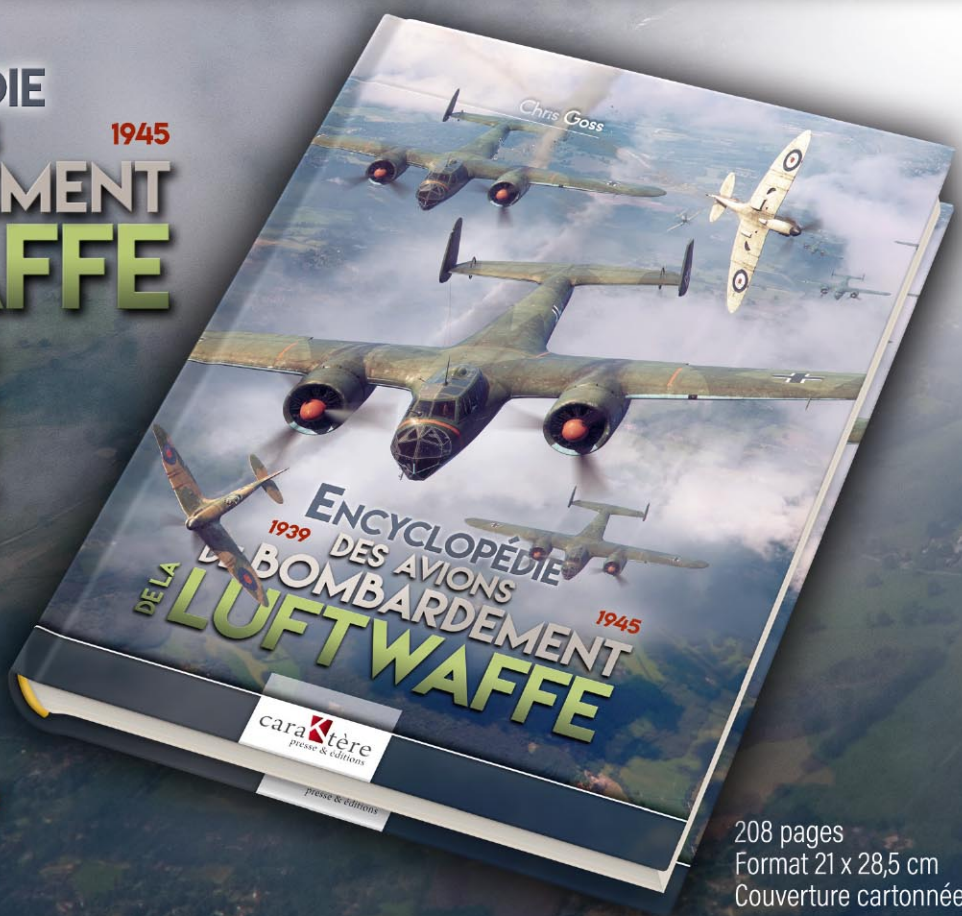
caraktère
presse & éditions

2 OUVRAGES À COMMANDER SUR WWW.CARAKTERE.COM

SORTIE DÉCEMBRE 2023

ENCYCLOPÉDIE DES AVIONS DE BOMBARDEMENT DE LA LUFTWAFFE 1939 1945

Après le succès de son premier volume dédié aux chasseurs allemands de la Seconde Guerre mondiale, l'historien de l'aéronautique Chris Goss publie chez Caraktère un nouvel ouvrage encyclopédique consacré aux bombardiers de la *Luftwaffe*.



TARIFS*
- **39,90 €** France et Union Européenne
- **44,90 €** Reste du monde

208 pages
Format 21 x 28,5 cm
Couverture cartonnée

* Tarifs TTC, hors frais de port

aero JOURNAL HORS-SERIE

LA JG 77 « HERZ AS »

L'ESCADRE AUX 4 500 VICTOIRES

PAR PIERRE-ANDRÉ BROUEZ

Heinz Bär, Joahnnes Steinhoff, Siegfried Freytag, Kurt Ubben, Wolf-Dietrich Huy, Gordon Gollob, Joachim Müncheberg ou Armin Köhler, on ne compte plus les illustres *Experten* passés par la JG 77, l'escadre à l'« as de cœur » de la chasse allemande dont les *Gruppen* se distinguent très vite à l'ouverture de la Seconde Guerre mondiale : le I./JG 77 dans la campagne de Pologne et le II./JG 77 en protection de la baie d'Allemagne face aux incursions des bombardiers de la RAF. C'est ensuite la campagne de l'Ouest pour le premier et celle de Norvège puis la protection des fjords pour le second, période suivie par la création inédite du III./JG 77 en juillet 1940 à partir du groupe de chasse embarquée qui aurait dû garnir le porte-avions *Graf Zeppelin* qui ne prit jamais la mer. Après la dure bataille d'Angleterre et la victoire dans les Balkans et en Crète, les trois *Gruppen* sont éparpillés sur tous les fronts, en Union soviétique bien entendu mais surtout en Méditerranée : Malte, Afrique du Nord et Italie constituent les grandes pages de gloire de l'escadre, mais grignotent peu à peu son potentiel. Des éléments participent en 1944 à la bataille de Normandie et à la défense du *Reich*, les derniers sanglants faits d'armes de la JG 77 étant signés dans les Ardennes et l'opération « Bodenplatte » en décembre 1944-janvier 1945. Ce hors-série exceptionnel est l'historique complet de cette JG aux 4 500 victoires aériennes revendiquées entre 1939 et 1945.

Aérojournal Hors-série n°47
Janvier / Février 2024

L 18255 - 47 H - F: 14,90 € - RD

FRANCE : 14.90€
BELUX : 15.90€
ESP/IT/GR/PORT.CONT : 15.90€
CH : 23.80 CHF - CAN : 24.50 $CAD